



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

PROGRAM OPERACYJNY
INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
2014 – 2020

(PROJEKT)

Warszawa, 8 stycznia 2014 r.

Spis treści

WSTĘP

1. WKŁAD W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ	6
1.1. WKŁAD PROGRAMU W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ	6
1.2. ROZKŁAD ŚRODKÓW FINANSOWYCH	24
2. ZAŁOŻENIA I OPIS OSI PRIORYTETOWYCH	28
2.1. ZAŁOŻENIA ARCHITEKTURY PROGRAMU OPERACYJNEGO	28
2.2. OPIS OSI PRIORYTETOWYCH	31
2.2.1. OŚ PRIORYTETOWA I: Zmniejszenie emisyjności gospodarki	31
2.2.2. OŚ PRIORYTETOWA II: Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu	51
2.2.3. OŚ PRIORYTETOWA III: Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej	67
2.2.4. OŚ PRIORYTETOWA IV: Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej	81
2.2.5. OŚ PRIORYTETOWA V: Poprawa bezpieczeństwa energetycznego	88
2.2.6. OŚ PRIORYTETOWA VI: Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego	94
2.2.7. OŚ PRIORYTETOWA VII: Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia	101
2.2.8. OŚ PRIORYTETOWA VIII: Pomoc techniczna	109
2.3. TABELA PODZIAŁU ALOKACJI NA OBSZARY INTERWENCJI ZE WZGLĘDU NA KATEGORIĘ REGIONU	115
3. PLAN FINANSOWY PROGRAMU	118
3.1. TABELA ZOBOWIĄZAŃ	120
3.2. TABELA ŹRÓDEŁ FINANSOWANIA	121
3.3. TABELA PODZIAŁU NA OSI PRIORYTETOWE, FUNDUSZE, KATEGORIE REGIONÓW ORAZ CELE TEMATYCZNE	123
3.4. TABELA PODZIAŁU ALOKACJI W REALIZACJI CELU DOTYCZĄCEGO KLIMATU	124
4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO ROZWOJU TERYTORIALNEGO	125
4.1. RAMY REALIZACJI RLKS (ROZWÓJ LOKALNY KIEROWANY PRZEZ SPOŁECZNOŚĆ)	126
4.2. RAMY REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘĆ Z ZAKRESU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU OBSZARÓW MIEJSKICH (W TYM ZIT)	126
4.2.1. Wymiar terytorialny programu	126
4.2.2. Zastosowanie zintegrowanego podejścia terytorialnego	129
4.3. RAMY REALIZACJI ZIT POZA ZINTEGROWANYMI PRZEDSIĘWZIĘCIAMI Z ZAKRESU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU OBSZARÓW MIEJSKICH	131
4.4. MECHANIZMY ZAPEWNIAJĄCE KOORDYNACJĘ PRZEDSIĘWZIĘĆ OPARTYCH NA WSPÓŁPRACY, STRATEGII MAKROREGIONALNYCH I STRATEGII DLA BASENÓW MORSKICH	132
5. UWARUNKOWANIE WSPARCIA NA ZJAWISKA UBÓSTWA, DYSKRYMINACJI ORAZ WYKLUCZENIA SPOŁECZNEGO	133
5.1. WYKAZ OBSZARÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ	133
5.2. WKŁAD STRATEGII OKREŚLONEJ W PROGRAMIE NA RZECZ OBSZARÓW NAJBARDZIEJ DOTKNIĘTYCH UBÓSTWEM LUB GRUP DOCELOWYCH ZAGROŻONYCH DYSKRYMINACJĄ W ROZWIĄZANIE ICH SZCZEGÓLNYCH PROBLEMÓW	133
6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW DOTKNIĘTYCH POWAŻNYMI I TRWALE NIEKORZYSTNYMI WARUNKAMI NATURALNYMI LUB DEMOGRAFICZNYMI	134
7. INSTYTUCJE ODPOWIEDZIALNE ZA ZARZĄDZANIE, KONTROLĘ ORAZ AUDYT ORAZ ROLA PARTNERÓW	135

7.1.	IDENTYFIKACJA ZAANGAŻOWANYCH INSTYTUCJI.....	135
7.2.	DZIAŁANIA ANGAŻUJĄCE STOSOWNYCH PARTNERÓW W PROCES PRZYGOTOWANIA PROGRAMU ORAZ ROLA PARTNERÓW ZAANGAŻOWANYCH WE WDRAŻANIE, MONITOROWANIE, EWALUACJĘ PROGRAMU	136
7.2.1.	<i>Rola partnerów w procesie przygotowania, wdrażania, monitorowania i ewaluacji programu</i>	136
7.2.2.	<i>Granty globalne EFS dla partnerów społecznych i interesariuszy wdrażania programu</i>	141
7.2.3.	<i>Earmarking środków EFS na wzmacnianie zdolności instytucjonalnych partnerów społecznych oraz na budowanie potencjału organizacji pozarządowych</i>	141
8.	KOORDYNACJA Z INNYMI FUNDUSZAMI I INSTRUMENTAMI.....	142
8.1.	IDENTYFIKACJA OBSZARÓW KOMPLEMENTARNYCH W RAMACH INNYCH (KRAJOWYCH I UNIJNYCH) FUNDUSZY I INSTRUMENTÓW	142
9.	WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE	144
9.1.	IDENTYFIKACJA WARUNKÓW ORAZ OCENA ICH SPEŁNIENIA	144
9.2.	ŚCIEŻKA DOJŚCIA DO SPEŁNIENIA WARUNKÓW	165
10.	ROZWIĄZANIA NA RZECZ EFEKTYWNEJ REALIZACJI PROGRAMU	171
10.1.	OCENA I OPIS ZDOLNOŚCI ADMINISTRACYJNEJ.....	171
10.2.	OCENA I PRZEDSIĘWZIĘCIA ZMNIEJSZAJĄCE OBCIĄŻENIA ADMINISTRACYJNE	172
11.	WKŁAD W REALIZACJĘ ZASAD HORYZONTALNYCH.....	174
11.1.	PROMOWANIE RÓWNOŚCI SZANS KOBIEC I MĘŻCZYZN.....	174
11.2.	ZAPOBIEGANIE DYSKRYMINACJI.....	174
11.3.	ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ.....	174
11.4.	PARTNERSTWO.....	175
12.	ZAŁĄCZNIKI.....	176
12.1.	RAMY WYKONANIA	176
12.2.	WYKAZ DUŻYCH PROJEKTÓW	176
12.3.	LISTA PARTNERÓW	190
12.4.	SŁOWNICZEK SKRÓTÓW	193

WSTĘP

Wraz z przyjęciem przez Radę Unii Europejskiej w maju 2010 r. *Strategii rozwoju inteligentnego, zrównoważonego i przeciwdziałającego wykluczeniu społecznemu Europa 2020*, Polityka Spójności została uznana za ważne narzędzie realizacji celów rozwojowych UE. Oznaczało to nałożenie na państwa członkowskie określonego reżimu strategicznego w postaci zestawu priorytetów i przypisanych im odpowiednich wskaźników, a następnie przełożenie ich na odpowiadające im cele tematyczne i priorytety inwestycyjne obowiązujące dla Polityki Spójności. Jednocześnie, wraz z określeniem priorytetów rozwojowych Komisja Europejska przeprowadziła pogłębioną analizę efektywności obowiązujących zasad funkcjonowania Polityki Spójności, której wnioski zostały zawarte w *V raporcie kohezyjnym na temat spójności* (listopad 2010 r.). Udoskonalone warunki realizacyjne obejmowały m.in. położenie większego nacisku na rezultaty oraz przyjęcie zintegrowanego podejścia do rozwoju, uwzględniającego lepsze wykorzystanie istniejących potencjałów, przy zastosowaniu różnych, wzajemnie się uzupełniających, instrumentów wsparcia. Podejście sektorowe, od którego KE odchodzi w programowaniu wsparcia, okazało się nieefektywne w osiąganiu zakładanych celów poprzez skupianie się na dużej liczbie wąskich i wyizolowanych interwencji oraz słabym uwzględnieniu wymiaru terytorialnego. Należało więc wzmocnić wysiłki, aby w sytuacji, w której istnieje ryzyko ograniczenia wsparcia finansowego, zaprojektować to wsparcie tak, aby było optymalne z punktu widzenia zewnętrznych wymogów, jak też potrzeb rozwojowych naszego kraju.

Przedstawiona koncepcja Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 jest odpowiedzią na wyzwania związane z przyjęciem ambitnych celów rozwojowych zaadresowanych do Polityki Spójności w zakresie infrastruktury rozwoju zrównoważonego, przy jednoczesnym dostosowaniu tych celów do krajowych uwarunkowań. Zgodnie ze strategią Europa 2020, rozwój zrównoważony oznacza budowanie zrównoważonej i konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, tj. jednocześnie uwzględniającej wymiar środowiskowy, społeczny i gospodarczy prowadzonych działań. Program wskazuje krajowe cele w obszarze rozwoju zrównoważonego przy zachowaniu spójności i równowagi pomiędzy działaniami inwestycyjnymi w zakresie niezbędnej infrastruktury oraz wsparcia skierowanego do wybranych obszarów gospodarki. Struktura programu składa się z czterech głównych celów tematycznych tworzących cztery podstawowe obszary interwencji (gospodarka niskoemisyjna, adaptacja do zmian klimatu, ochrona środowiska i efektywne wykorzystanie zasobów oraz transport zrównoważony) oraz w ograniczonym zakresie komplementarnych działań w ramach celu tematycznego 9, dotyczących kluczowych elementów infrastruktury ochrony zdrowia. Działania realizowane w ramach programu zostały dobrane tak, aby w największym stopniu przyczyniały się do osiągnięcia celu głównego, tj. wsparcia gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej.

Konstrukcja programu operacyjnego odchodzi od sektorowości rozumianej jako osiągnięcie celów strategicznych poprzez kumulację interwencji w poszczególnych sektorach. Podejście to zostało zastąpione podejściem zintegrowanym zakładającym prymat celów tematycznych i dobieranie do nich adekwatnych instrumentów wsparcia. Zgodnie z nowym podejściem, podejmowane będą interwencje przekrojowe w różnych obszarach, jednak ich cele strategiczne nie powinny dotyczyć poszczególnych sektorów gospodarki, jak było w przypadku PO Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Przyjęcie takiego podejścia jest również związane z koniecznością znaczącego wzmocnienia efektywności inwestycji poprzez szersze niż do tej pory wykorzystanie zasady komplementarności interwencji finansowanych operacji.

Zmiana podejścia znajduje swoje odzwierciedlenie również w zdecydowanie mocniejszym zaakcentowaniu w programie wymiaru terytorialnego. Wsparcie kierowane jest zarówno do miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie, tj. mniejszych miast i obszarów wiejskich je otaczających, jak i innych miast regionalnych i subregionalnych, które stoją przed poważnymi wyzwaniami rozwojowymi związanymi z przywróceniem ich znaczenia w procesach rozwojowych. Wsparcie miast obejmuje w szczególności interwencje związane z realizacją strategii niskoemisyjnych, w tym transportu publicznego, rewitalizację przestrzeni miejskich uwzględniającą aspekty środowiskowe (poprzez działania dotyczące kompleksowej termomodernizacji budynków użyteczności publicznej i mieszkalnych, odnawialnych źródeł energii), ochronę środowiska, w tym gospodarkę wodno-kanalizacyjną, odpadową i rekultywację terenów zdegradowanych, kulturę i infrastrukturę zdrowotną, w szczególności związaną z systemem ratownictwa medycznego.

Terytorialny wymiar interwencji programu, w tym zakres wsparcia poszczególnych obszarów oraz główni beneficjenci opisane zostały w każdej z osi priorytetowych oraz w rozdziale 4. *Zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego.*

1. WKŁAD W REALIZACJĘ STRATEGII EUROPA 2020 ORAZ W OSIĄGNIĘCIE SPÓJNOŚCI GOSPODARCZO-SPOŁECZNEJ I TERYTORIALNEJ

1.1. Wkład programu w realizację Strategii Europa 2020 oraz w osiągnięcie spójności gospodarczo-społecznej i terytorialnej

Diagnoza potrzeb i wyzwań

Cel główny programu

Wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej

Cel główny PO IS wynika z jednego z trzech priorytetów Strategii Europa 2020¹ jest **wzrost zrównoważony** rozumiany jako wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej, w której **cele środowiskowe** są dopełnione działaniami na rzecz **spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej**. Priorytet ten został oparty na równowadze oraz wzajemnym uzupełnianiu się działań w trzech podstawowych obszarach:

- **czystej i efektywnej energii**, w tym efektywności energetycznej, ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych, rozwoju energii ze źródeł odnawialnych oraz integracji i poprawy funkcjonowania **europejskiego rynku energii**;
- **adaptacji do zmian klimatu** oraz **efektywnego korzystania z zasobów**, wzmocnieniu odporności systemów gospodarczych na zagrożenia związane z klimatem oraz zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom (zwłaszcza zagrożeniom naturalnym) i reagowania na nie;
- konkurencyjności, w tym wnoszeniu istotnego wkładu w utrzymanie przez UE prowadzenia na światowym rynku technologii przyjaznych środowisku, zapewniając jednocześnie efektywne korzystanie z zasobów i usuwając przeszkody w działaniu najważniejszych **infrastruktur sieciowych**.

Dotychczasowe działania podejmowane w Polsce (również dzięki interwencji Polityki Spójności) pozwoliły zbliżyć się do celu, jakim jest zrównoważony rozwój, niemniej w dalszym ciągu stanowi on poważne **wyzwanie** dla kraju, zwłaszcza na tle całej UE. Polska jest zobowiązana podjąć to wyzwanie, jej zadaniem pozostaje właściwa diagnoza **potrzeb** oraz określenie niezbędnych działań i przedsięwzięć.

Podstawą jest budowa **gospodarki niskoemisyjnej**, w ramach której najbardziej oszczędnym sposobem redukcji emisji jest efektywne korzystanie z istniejących zasobów energii. W przypadku Polski obszary wykazujące największy potencjał poprawy **efektywności energetycznej** to budownictwo (w tym publiczne i mieszkaniowe), ciepłownictwo oraz transport. W dalszym ciągu należy zatem podejmować działania związane z **modernizacją energetyczną** budynków, niemniej silniej niż dotychczas promując jej kompleksowy wymiar (tzw. głęboka modernizacja),

¹ Europa 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

z uwzględnieniem wysokosprawnych źródeł ciepła oraz modernizacji sieci dystrybucji ciepła, jako przynoszących najwyższy efekt oszczędności energii.

Istniejąca infrastruktura systemu **ciepłownictwa** w miastach wykazuje relatywnie wysoki poziom emisji. Zidentyfikowane główne obszary poprawy wydajności energetycznej w tym zakresie to rozwój **kogeneracji** (w tym wysokosprawnej) oraz systemów przesyłu ciepła.

W kontekście występującego niedoboru bądź złego stanu sieci przesyłowej i dystrybucyjnej oraz mocy wytwórczych, szczególnego znaczenia nabiera technologia **inteligentnych rozwiązań** dla infrastruktury energetycznej. Inteligentne sieci (ang. *smart grid*) istotnie usprawniają zarządzanie energią rozproszoną oraz jej użytkowanie. Jednocześnie wdrożenie rozwiązań „*smart*” nierozzerwalnie wiąże się z budową nowych **sieci elektroenergetycznych** bądź ich modernizacją.

Racjonalne gospodarowanie zasobami energetycznymi, nie stwarzające presji na skalę emisji, to także czysta energia pochodząca ze **źródeł odnawialnych** (OZE). W przypadku Polski mamy do czynienia z sytuacją, gdzie struktura rozwoju produkcji energii z OZE, spowodowana jednakowym poziomem wsparcia dla wszystkich jej rodzajów, stymuluje rozwój jedynie niektórych źródeł. Analiza danych² wskazuje, że dynamiczny rozwój miał miejsce tylko w zakresie wykorzystania biomasy (przede wszystkim współspalania biomasy z węglem) i w zakresie energetyki wiatrowej na lądzie. Należy zauważyć, że *Krajowy Plan Działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych* zakłada możliwość selektywnego rozwoju branży produkcji energii ze źródeł odnawialnych, prognozując największą jej dynamikę właśnie w sektorach energetyki wiatrowej i biomasy.

Rozwój produkcji energii ze źródeł odnawialnych cechują istotne uwarunkowania terytorialne, obiektywną przesłanką jest istnienie odpowiednich zasobów i warunków naturalnych. Ważne jest zatem powiązanie rozwoju OZE z planowaniem przestrzennym, w tym zintegrowanie z istniejącą **infrastrukturą przesyłową i dystrybucyjną** w celu umożliwienia przejęcia wyprodukowanych mocy. Niestety zły stan infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej, jak również istniejące „białe plamy” w jej rozmieszczeniu, stanowią w dalszym ciągu barierę w maksymalizowaniu efektów oszczędzania zużycia energii i jej produkcji ze źródeł odnawialnych, dlatego istotny jest rozwój i modernizacja infrastruktury sieciowej.

Pomimo posiadania własnych surowców energetycznych, Polska nadal nie jest niezależna energetycznie. Zróżnicowanie źródeł i pewność dostaw nośników energii (po akceptowalnej cenie) są kluczowymi elementami bezpieczeństwa energetycznego. Z tego też powodu obiektywną potrzebą jest **dywersyfikacja źródeł i kierunków dostaw gazu ziemnego**, co powinno być związane z rozbudową i modernizacją systemu **sieci przesyłowych i dystrybucyjnych** oraz zwiększeniem i modernizacją pojemności magazynowych tych surowców i rozbudową terminala LNG. Podstawową zaletą **gazu** jest znacząco niższa emisyjność oraz relatywnie krótki czas budowy bloków energetycznych zasilanych paliwem gazowym, a także niższe koszty oraz wyższa sprawność infrastruktury m.in. w stosunku do bloków energetycznych zasilanych paliwem stałym.

W odniesieniu do sektora **elektroenergetyki**, Polskę cechuje duży udział węgla w strukturze nośników energii elektrycznej (ok. 83%), co wynika z posiadania znacznych złóż tego surowca, niemniej udział OZE rośnie. Niestety infrastruktura energetyczna, w tym sieć przesyłowa i dystrybucyjna oraz znaczna część jednostek transformatorowych jest przestarzała, czego rezultatem są wysokie straty sieciowe energii elektrycznej³. Planowany dalszy wzrost produkcji

² W 2011 r. energia elektryczna wytworzona z OZE pochodziła z: biomasy stałej (54,4%), energii wiatru (24,4%), energii wody (17,7%) oraz z biogazu (3,4%), przy czym należy zauważyć, że poziom produkcji energetyki wodnej nie zmienia się znacząco od ponad 10 lat. *Energia ze źródeł odnawialnych w 2011 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.

³ Średnie straty sieciowe energii elektrycznej dla Polski są szacowane na poziomie 8,2%, jest to wysoki odsetek biorąc pod uwagę średnią UE15 wynoszącą 5,7%.

energii z OZE wymagać będzie odpowiedniej infrastruktury sieciowej pozwalającej na przyłączenie mocy wytwórczych do sieci elektroenergetycznej. Zatem inwestycje w modernizację oraz rozbudowę **Krajowego Systemu Elektroenergetycznego** (KSE) należy uznać za jedną z kluczowych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej, w tym z OZE.

W kontekście wsparcia rozwoju sieci istnieje potrzeba wdrażania technologii **smart grid**, które umożliwiają lokalne bilansowanie zaopatrzenia w energię, podłączanie do sieci nawet bardzo niewielkich źródeł oraz zarządzanie popytem na energię elektryczną w szczycie. Dzięki temu rozwój energetyki rozproszonej będzie miał wkład w poprawę bezpieczeństwa energetycznego.

Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego ma istotne uwarunkowania terytorialne z uwagi na występujące luki w gęstości sieci energetycznych. Wyjątkowo niekorzystna sytuacja w zakresie sieci dystrybucyjnej dotyczy terenów wiejskich. Sieci na tych obszarach charakteryzują się wysokim stopniem awaryjności⁴.

Stan infrastruktury sieciowej jest także jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych Polski, w tym zwłaszcza jej północnej części. Największe braki przepustowości (mocy) systemu przesyłowego gazu występują na obszarze Pomorza Środkowego i Polski Zachodniej. Do najbardziej niedoinwestowanych regionów w zakresie infrastruktury energetycznej (linie przesyłowe elektryczności i gazu) należą: Pomorze, Warmia i Mazury oraz województwa Polski Wschodniej.

Problematyka **zmian klimatu** oraz **adaptacji do tych zmian** ma znaczenie horyzontalne i jest ważna dla osiągnięcia celów ogólnorozwojowych kraju. Do najważniejszych oddziaływań i skutków zmian klimatu należą: częstsze ekstrema temperatury, mniejsze miesięczne sumy opadów w okresie letnim, nawalne deszcze, powodzie i podtopienia, fale upałów, susze, huragany, ruchy masowe.

Największe oddziaływanie klimatu i ekstremalnych zdarzeń pogodowych w Polsce występuje **w sektorze gospodarki wodnej**. Zróżnicowanie opadów w czasie i pod względem terytorialnym determinuje występowanie powodzi i suszy.

Nasilenie **zjawisk powodziowych** jest jednym z najgroźniejszych skutków postępujących zmian klimatu. Przyczyną jest niewystarczająca efektywność systemu ochrony przeciwpowodziowej, w tym zły stan urządzeń wodnych, niewystarczający rozwój działań technicznych i nietechnicznych środków ochrony przeciwpowodziowej, słaba organizacja i nieskuteczne działania prewencyjne. Podejmowanie efektywnych działań utrudnia także brak właściwego planowania strategicznego. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią to przede wszystkim zachodnia i południowa część Polski, tereny wzdłuż Odry i Wisły, depresyjne tereny Żuław, dolina Wisły od Płocka do Torunia. Dodatkowo zagrożone powodzią sztormowymi są północne tereny kraju. Jednocześnie wskazuje się na niebezpieczeństwo występowania wezbrań zatorowych wzdłuż cieków wodnych, szczególnie na obszarze Środkowej Wisły i Dolnej Odry.

W kontekście zagrożeń powodziowych, szczególnie spowodowanych przez zjawiska ekstremalne, należy zwrócić szczególną uwagę na **obszary miejskie**, gdzie dochodzi do kumulacji negatywnych zjawisk pogodowych i klimatycznych.

Istotne jest też przeciwdziałanie występowaniu **susz**, którym oprócz niedoboru opadów, zwykle towarzyszą wysokie temperatury. Tereny zagrożone suszą w Polsce, to przede wszystkim tereny środkowej części Polski, ze szczególnym wskazaniem na Pojezierze Wielkopolskie. Deficyt wody występuje również na Kujawach oraz części Mazowsza. Kompleksowa realizacja projektów

⁴ Według KPZK, szybkiej modernizacji wymaga ponad 50 tys. km linii średniego napięcia i ponad 150 tys. km linii niskiego napięcia.

naturalnej retencji poprawia stosunki wodne oraz pozwala na odtwarzanie obszarów podmokłych i torfowisk. Problemem jest również **niewystarczająca wielkość zasobów** wodnych. Średnioroczna ilość wody przypadająca na jednego mieszkańca Polski to 1655 m³/rok⁵ i jest blisko trzykrotnie mniejsza niż średnioroczna w Europie, wynosząca 4560 m³/rok.

Dodatkowe zagrożenie stanowią **poważne awarie** (w 2010 r. w Polsce odnotowano 114 poważnych awarii⁶). W przypadku wystąpienia takiego zdarzenia konieczna jest szybka reakcja odpowiednich służb, aby zmniejszyć do minimum występujące zagrożenie życia lub zdrowia ludzi oraz zapobiec negatywnym skutkom dla środowiska.

Zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów środowiska jest nierozdzielnie związane z prowadzeniem właściwego **monitoringu poszczególnych komponentów środowiska**. Ma na celu gromadzenie wiarygodnych danych, ich analizę oraz przygotowywanie prognoz.

Jednym z najważniejszych wyzwań w zakresie zrównoważonego rozwoju jest efektywne korzystanie z coraz bardziej ograniczonych zasobów wodnych oraz poprawa ich jakości⁷. Dane monitoringowe wskazują, że ok. 80% rzek należy do III klasy czystości, natomiast w ogóle nie odnotowano wód w najwyższej, I klasie jakości. Czynnikiem, przyczyniającym się do degradacji zasobów wodnych jest ich eutrofizacja, wynikająca m.in. z odprowadzania do wód ścieków (komunalnych i przemysłowych) oraz zanieczyszczeń pochodzenia rolniczego.

Głównym celem działań w **gospodarce wodno-ściekowej**, bezpośrednio związanym z efektywnym gospodarowaniem zasobami wodnymi, jest konieczność ograniczenia zrzutów nieoczyszczonych i niedostatecznie oczyszczonych ścieków. Pomimo zauważalnego w ostatnich latach postępu w tym zakresie nadal ok. 31% mieszkańców Polski pozostaje bez dostępu do oczyszczalni ścieków komunalnych. Szacuje się, że nadal 8% ścieków komunalnych jest nieoczyszczanych⁸. Wyzwaniem w kolejnych latach będzie również efektywne zagospodarowanie przyrastającej masy **osadów ściekowych**, a właściwa gospodarka nimi pozwoli także na ograniczenie emisji jednego z głównych gazów cieplarnianych, tj. metanu, który jest emitowany w procesie fermentacji osadów ściekowych.

Nierozwiązanym problemem pozostaje także **oczyszczanie ścieków przemysłowych**, które mają często większą toksyczność i szkodliwość dla środowiska niż ścieki z sektora komunalnego. Realizowane dotychczas inwestycje proekologiczne (np. zamknięte obiegi wody) doprowadziły do zmniejszenia poboru wód oraz stabilizacji ilości wytwarzanych ścieków przemysłowych. Konieczne są jednak dalsze działania zmierzające do unowocześnienia rozwiązań oczyszczania ścieków przemysłowych.

Obszarem wymagającym podejmowania dalszych działań jest obszar **gospodarki odpadami**. Zdecydowana większość **odpadów komunalnych** jest składowana – w 2011 r.⁹ było to aż 79% odpadów zebranych w sposób nieselektywny, termicznemu unieszkodliwieniu poddano 1% odpadów, pozostałe były przetwarzane w sposób mechaniczny, biologiczny lub mechaniczno-biologiczny. Wysegregowaniu ze strumienia odpadów zmieszanych uległo jedynie 4%.

Największym wyzwaniem jest więc rozwój systemów selektywnego zbierania odpadów zapewniających pozyskanie odpadów nadających się do recyklingu. Konieczny jest też rozwój: instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów, instalacji do przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do termicznego przekształcania odpadów z odzyskiem energii. Konieczne jest podejmowanie

⁵ Eurostat, marzec 2013.

⁶ *Raport o występowaniu zdarzeń o znamionach poważnej awarii w 2010*, Główny Inspektorat Ochrony Środowiska, lipiec 2011, str. 6.

⁷ GIOŚ: *Stan Środowiska w Polsce. Sygnały 2011*.

⁸ GUS: *Ochrona środowiska 2013*.

⁹ GUS: *Ochrona środowiska 2012*.

działań zmierzających **do zapobiegania powstawaniu odpadów**, w tym działania zmierzające do zmiany zachowań mieszkańców w zakresie ograniczania ilości wytwarzanych odpadów oraz ich właściwej segregacji u źródła.

Najwięcej, w ujęciu ilościowym, odpadów powstaje w **sektorze przemysłu**. W Polsce odpady przemysłowe stanowią ponad 90%¹⁰ całkowitej masy odpadów wytwarzanych w kraju. Konieczne jest więc usprawnienie procesów produkcji, co przyczyni się do spadku zasobochłonności.

Polska jest krajem o dużym potencjale w zakresie **różnorodności biologicznej i stanu zachowania dziedzictwa przyrodniczego**, zidentyfikowano¹¹ 485 zespołów roślinnych, z czego ok. 12% uznaje się za unikalne. Łączna liczba zarejestrowanych gatunków kształtuje się na poziomie 60 tys. (ok. 16 tys. gatunków roślin oraz ok. 35 tys. gatunków zwierząt). W celu zachowania dziedzictwa przyrodniczego Polski na koniec 2012 r.¹² krajowymi formami ochrony przyrody objęte było ponad 10,15 mln ha, co stanowiło 32,5% powierzchni kraju. Biorąc jednak po uwagę nasilające się zagrożenia dla różnorodności biologicznej, typowe dla procesów cywilizacyjnych, konieczne jest podjęcie szeregu działań służących **zahamowaniu spadku różnorodności biologicznej**.

Występowanie **terenów zdegradowanych dotyczy głównie rejonów** silnie uprzemysłowionych i zurbanizowanych. W Polsce występuje problem terenów zanieczyszczonych na skutek prowadzenia działalności gospodarczej, dla których utrudnione jest pociągnięcie do odpowiedzialności faktycznego sprawcę zanieczyszczenia, którym nie zawsze jest aktualny właściciel tego terenu.

Dla zrównoważonego rozwoju niezbędne są nie tylko proekologiczne inwestycje i rozsądne gospodarowanie zasobami naturalnymi, ale także wysoka **świadomość ekologiczna społeczeństwa**. Promowanie zachowań ekologicznych spełnia przesłanki tzw. działania u źródła.

Istotnym problemem jest również dotrzymanie **standardów jakości powietrza**. Przeprowadzona w Polsce w 2012 r. ocena i kontrola jakości powietrza potwierdza, że problem zanieczyszczonego powietrza dotyczy w głównej mierze **obszarów zurbanizowanych**.

W odniesieniu do **wymiaru terytorialnego** interwencji, należy podkreślić, że osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych oraz efektywne korzystanie z zasobów przyrody są kluczowymi elementami rozwoju zrównoważonego i wymagają szczególnego podejścia polityki rozwoju **bez względu na to, jakiego obszaru (terytorium) dotyczą**. Cele rozwoju zrównoważonego mają charakter horyzontalny i powinny przenikać wszystkie działania podejmowane w przestrzeni.

Dziedzictwo kulturowe jest zasobem, który należy chronić i wzmacniać dla efektywnego osiągania celów rozwoju zrównoważonego kraju. Jest spokrewnione z zasobami naturalnymi, a często wraz z nimi tworzy organiczną całość. Jest ono ważne również jako czynnik rozwoju i ma duże znaczenie dla wzmacniania atrakcyjności i konkurencyjności miast oraz regionów.

Zgodnie z „Konwencją UNESCO” przez dziedzictwo kulturowe rozumie się dziedzictwo materialne, na które składają się **zabytki nieruchome i ruchome** (w tym dzieła architektury, rzeźby i malarstwa oraz inne mające wyjątkową powszechną wartość z punktu widzenia historii, sztuki lub nauki) oraz dziedzictwo niematerialne. W wymiarze fizycznym dziedzictwo niematerialne prezentowane jest za pośrednictwem **instytucji kultury**, wykorzystujących jako instrumentarium zarówno zasoby zabytkowe, jak również współczesne formy upowszechniania: infrastrukturę kultury oraz nowoczesne technologie.

¹⁰ GUS: *Ochrona środowiska 2013*.

¹¹ GIOŚ: *Stan Środowiska w Polsce. Sygnały 2011*.

¹² GUS: *Ochrona środowiska 2013*.

Rozwój dziedzictwa kulturalnego oraz zasobów kultury ma pozytywny wpływ na osiąganie celów rozwoju zrównoważonego poprzez ich komplementarność oraz powiązania z szeroko rozumianymi zasobami dziedzictwa naturalnego. Jak wynika z analiz oraz dokumentów strategicznych, zwiększanie się zamożności społeczeństwa oraz przekształcenia o charakterze kulturowym będą powodowały wzrost znaczenia rozwojowego zarówno materialnych jak i niematerialnych składników dziedzictwa kulturowego. Ich lokalizacja i umiejętność wykorzystania w procesach rozwoju będzie wpływała pozytywnie na tok koncentracji gospodarczej, ludnościowej i rangę kultury i turystyki.¹³

Polska posiada bogate zasoby dziedzictwa naturalnego, co kontrastuje ze **słabym stanem zachowania dziedzictwa kulturowego**. Zgodnie z raportem o stanie kultury,¹⁴ aż 42% zabytków wymaga remontu zabezpieczającego lub remontu kapitalnego. Z tego względu do pilnych działań należy zachowanie dziedzictwa kulturowego kraju dla przyszłych pokoleń w myśl zasad rozwoju zrównoważonego. Niskie nasycenie instytucjami kultury oraz istniejące warunki przechowywania zasobów kultury sprawiają, że w Polsce istnieje wciąż ograniczony dostęp do nowoczesnych instytucji, które w sposób innowacyjny i interaktywny prezentują dorobek kultury.

W zakresie uwarunkowań terytorialnych należy mieć na względzie, że kwestia ochrony zabytków stanowi istotne wyzwanie finansowe w tych obszarach, gdzie udział zabytków w tkance budowlanej jest relatywnie wysoki oraz tam, gdzie ich stan sprawia, że wymagają one wysokich nakładów.¹⁵ Ma to miejsce przede wszystkim w dużych miastach. Z jednej strony wynika to z faktu, że obiekty znajdują się na liście UNESCO, co nakazuje utrzymywanie substancji zabytkowej w odpowiednim stanie, z drugiej strony nakłady te są wysokie z racji tego, iż miasta próbują nadrabiać zaległości w zakresie konserwacji i rewitalizacji zabytków z wielu dziesięcioleci lub zaczynają dostrzegać potencjał zawarty w tych obiektach.¹⁶

Pozytywny wpływ miast na konkurencyjność terytorialną jest możliwy m.in. dzięki wykorzystaniu potencjałów tkwiących w zasobach dziedzictwa kulturowego. Przestrzenie publiczne, na które składają się obiekty zabytkowe oraz nowoczesne instytucje kultury przystosowane do świadczenia wysokiej jakości usług kulturalnych, stanowią o wzroście konkurencyjności ośrodków miejskich jako miejsc atrakcyjnych dla potencjalnych inwestorów, turystów i twórców.

Nowoczesny **system transportowy** musi zmierzyć się z podwójnym wyzwaniem – zapewnienia sprawnej i wydajnej infrastruktury, która sprzyjałaby rozwojowi gospodarczemu, a jednocześnie służyła celom gospodarki niskoemisyjnej. Dokończenie budowy spójnej sieci transportowej w Polsce, poprawa konkurencyjności ekologicznych form transportu oraz integracja wszystkich gałęzi transportowych są jednym z priorytetów w procesie transformacji gospodarki, która byłaby konkurencyjna, a jednocześnie spełniała wymogi niskiej emisyjności.

Obecna **sieć kolejowa** w Polsce, pomimo szeregu inwestycji w ostatnich latach, charakteryzuje się nadal złym stanem technicznym, wynikającym z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych. Nieatrakcyjność cenowa połączona z podatnością infrastruktury kolejowej na awarie, a także niewystarczająca integracja z innymi formami transportu powodują niski poziom wykorzystania kolei w obsłudze przewozów pasażerskich i towarowych. Wzrost konkurencyjności sektora kolejowego wymaga skrócenia czasu przejazdu i poprawy standardów obsługi poprzez **poprawę**

¹³ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2011 r.

¹⁴ *Raport na temat funkcjonowania systemu ochrony dziedzictwa kulturowego w Polsce po roku 1989* pod red. J. Purchli, Raport opracowany na zlecenie Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego jako jeden z Raportów o Stanie Kultury, Kraków 2008, s. 98.

¹⁵ PAG Uniconsult, *Ocena bieżącej realizacji projektów w ramach XI Priorytetu POIiŚ w kontekście realizacji celów XI Priorytetu POIiŚ oraz identyfikacji występujących barier - raport końcowy* (Warszawa, 2010).

¹⁶ Por. Badanie ewaluacyjne pn.: *Analiza potrzeb infrastrukturalnych w obszarze dziedzictwa kulturowego, szkolnictwa artystycznego oraz infrastruktury kultury w Polsce w kontekście finansowania w ramach przyszłej perspektywy UE oraz zgodności z celami Strategii Europa 2020 i Inicjatywami Flagowymi*, wykonane przez EGO, wrzesień 2012 r.

parametrów linii pasażerskich i towarowych, w tym zwiększenie prędkości przejazdów i **poprawę ich przepustowości**. Istotna będzie również integracja transportu kolejowego z innymi gałęziami przewozów w **multimodalnych łańcuchach transportowych** oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Krajowa **infrastruktura drogowa** jest niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany towarów oraz mobilności mieszkańców. Charakteryzuje się brakiem spójnej sieci dróg szybkiego ruchu (mimo stałego wzrostu ich długości), wysokim odsetkiem dróg krajowych przebiegających w terenie zabudowanym i niedostateczną ilością dróg przystosowanych do skali istniejącego ruchu. Niedorozwój sieci drogowej w znaczącym stopniu rzutuje na niski poziom dostępności terytorialnej i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego konieczne będzie skoncentrowanie inwestycji na rozbudowie dróg w sieci TEN-T, a także poprawie dostępności i odciążenia miast od nadmiernego ruchu drogowego, w tym zwłaszcza tranzytowego.

Pomimo dotychczasowego wsparcia **transportu publicznego**, nadal do głównych problemów należy przeciążenie miejskiej infrastruktury indywidualnym ruchem drogowym oraz niedostatecznie rozwinięty system transportu zbiorowego. Rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym prowadzi do powiększania się kosztów transportu towarów i osób i postępującej degradacji miejskiej infrastruktury drogowej oraz negatywnie wpływa na stan środowiska, zdrowie mieszkańców oraz komfort życia w miastach. Dlatego warunkiem niezbędnym do poprawy jakości przestrzeni miejskiej oraz redukcji uciążliwości ruchu drogowego będzie zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprzez stworzenie atrakcyjnej alternatywy w stosunku do indywidualnej komunikacji samochodowej.

W Polsce jedynie niewielka część **dróg wodnych śródlądowych** spełnia warunki stawiane współczesnej żegludze towarowej. Najważniejsza z transportowego punktu widzenia Odrzańska Droga Wodna jest niespójna pod względem parametrów żeglugowych. Niezadowalający stan infrastruktury oraz fragmentaryczność sieci pod względem parametrów wpływają na nikły udział żeglugi śródlądowej w pracy przewozowej polskiego transportu towarowego. Wymaga to działań na rzecz poprawy jej konkurencyjności i przejęcia części transportu ładunków przewożonych transportem samochodowym.

Pomimo znaczącego wysiłku inwestycyjnego wciąż identyfikuje się problemy polskich **portów morskich** związane z parametrami wejścia do portów wewnętrznych, jakością i przepustowością infrastruktury transportowej oraz z dekapitalizacją części infrastruktury portowej. Dużym wyzwaniem jest obsługa rosnącego poziomu przeładunków kontenerów oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju. Poprawa konkurencyjności i zwiększenie udziału polskich portów w obsłudze ruchu morskiego wymagać będzie inwestycji służących poprawie stanu infrastruktury dostępu do portów i infrastruktury portowej.

Biorąc pod uwagę wielkość ruchu lotniczego, nie obserwuje się deficytu przepustowości **krajowej infrastruktury lotniczej**. Jednak jego dynamiczny rozwój i związany z tym wzrost liczby operacji lotniczych może powodować sytuację wystąpienia opóźnień w wykonywaniu operacji lotniczych, związanych z **ograniczoną przepustowością nawigacyjną** portów lotniczych. Dlatego dalsze wysiłki powinny skupić się na wzroście efektywności operacyjnej portów lotniczych i zarządcy polskiej przestrzeni powietrznej, pozwalającej na realizację większej liczby operacji lotniczych w określonym czasie oraz zarządzanie ruchem w warunkach pogodowych odbiegających od optymalnych.

Rozwój **transportu intermodalnego** w Polsce napotyka na szereg barier, w tym zwłaszcza stan techniczny linii kolejowych i wynikającą z tego niską prędkość przewozową, niekonkurencyjność cenową transportu intermodalnego wynikającą z wysokich stawek dostępu do infrastruktury

kolejowej, brak centrów logistycznych oraz kompleksowego systemu informacyjnego w łańcuchach transportu intermodalnego. Również brak dostatecznej ilości specjalistycznego taboru ogranicza możliwości zaspokojenia zwiększającego się popytu na przewóz towarów w kontenerach. Wsparcie tej gałęzi transportu zapewni poprawę konkurencyjności i szersze jej wykorzystanie w ogólnych przewozach ładunków.

Integracja systemu transportowego wiąże się z wykorzystaniem **inteligentnych systemów transportowych** (ITS) usprawniających funkcjonowanie transportu i poprawiających bezpieczeństwo użytkowników ruchu. W tej sferze obserwuje się olbrzymie opóźnienia w stosunku do istniejących systemów zarządzania transportem w miastach europejskich. Szersze wykorzystanie ITS przyczyni się do integracji systemu transportowego, optymalizacji ruchu i zarządzania infrastrukturą, lepszej obsługi informacyjnej użytkowników usług transportowych, a także poprawie bezpieczeństwa i ograniczeniu emisji zanieczyszczeń.

Inwestycje w **infrastrukturę instytucji ochrony zdrowia** stanowią znaczący wkład w działania na rzecz włączenia społecznego i przeciwdziałanie ubóstwu. Mogą również istotnie przyczynić się do zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, zarówno w zakresie poprawy dostępu dla grup i osób zmarginalizowanych oraz dostępności przestrzennej poszczególnych terytoriów. Jednocześnie stanowią uzupełnienie działań w zakresie szeroko rozumianego bezpieczeństwa ludzi (drogowego, ekologiczno-chemicznego, związanego z katastrofami naturalnymi) oraz mających za cel poprawę jakości życia społeczeństwa i osiągnięcia celów rozwoju zrównoważonego.

W obszarze ochrony zdrowia w Polsce utrzymują się duże zróżnicowania regionalne, co dotyczy dostępności do opieki instytucjonalnej, jak również poziomu zachorowalności oraz liczby zgonów. Poprawa dostępu do świadczeń instytucjonalnych w obszarze **strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia**, uzupełniana działaniami z poziomu regionalnego ma istotne znaczenie dla zwiększenia spójności terytorialnej oraz poprawy jakości życia mieszkańców. Jednocześnie stan zdrowia wpływa na aktywność zawodową osób w wieku produkcyjnym, przedprodukcyjnym (przyszłe zasoby pracy) i poprodukcyjnym (zdrowa populacja osób w wieku poprodukcyjnym nie wymaga opieki osób w wieku produkcyjnym)¹⁷.

W zakresie sytuacji demograficznej, w Polsce obserwuje się dwa główne trendy: spadek liczby ludności wywołany spadkiem urodzeń oraz wzrost długości życia (starzenie się społeczeństwa) przy jednoczesnym spadku liczby lat przeżytych w zdrowiu. Może to doprowadzić do znaczących zmian na rynku pracy (poprzez zmniejszenie się liczby osób wchodzących na rynek pracy przy jednoczesnym wzroście liczby osób w podeszłym wieku), rodząc adekwatne oczekiwania w zakresie systemu ochrony zdrowia.

W ramach **infrastruktury ratownictwa medycznego**, szczególnie istotne jest zachowanie zasady tzw. „złotej godziny”, (nie przekraczania 60 minut pomiędzy zdarzeniem a rozpoczęciem specjalistycznego leczenia szpitalnego). Konieczne jest uzupełnienie luk w systemie Państwowego Ratownictwa Medycznego, w sposób adekwatny do zagrożeń charakteryzujących różne obszary kraju oraz zapewniający niezbędną opiekę medyczną na porównywalnym poziomie, niezależnie od miejsca zamieszkania.

Pomimo znaczącej poprawy wyposażenia i funkcjonowania **szpitalnych oddziałów ratunkowych**, nadal istnieją potrzeby doposażenia tych jednostek, w tym w szczególności utworzenia stanowisk intensywnej terapii. Odnowienia wymaga również infrastruktura szpitalna niezbędnej do sprawnego funkcjonowania **centrów urazowych**. Znaczące potrzeby infrastrukturalne identyfikuje się również

¹⁷ Szacuje się, że łączne koszty utraconej produktywności z powodu chorób wyniosły w Polsce w 2010 r. 92,89 mld zł, tj. 6,5 % PKB, Leśniowska J. *Koszty utraconej produktywności z powodu chorób w Polsce z uwzględnieniem wpływu na rynek pracy i na gospodarkę*. MZ 2013 r.

w obszarze **lądowisk przyszpitalnych** oraz wzmocnienia baz **Lotniczego Pogotowia Ratunkowego**, co pozwoli to na skrócenie czasu dotarcia do zdarzenia.

Wkład w realizację Strategii Europa 2020 i innych dokumentów strategicznych

Niniejszy program stanowi ramy interwencji dla prowadzenia działań wpisujących się w cel **rozwoju zrównoważonego** określony w głównym dokumencie kierunkowym dla Polityki Spójności – **Strategia Europa 2020**. Zgodnie z tym dokumentem działania wynikające z PO IS będą zmierzać do budowy podstaw gospodarki niskoemisyjnej, promowania dostosowania do zmiany klimatu, ochrony środowiska naturalnego i wspierania efektywności wykorzystywania zasobów oraz promowania zrównoważonego transportu i usuwania niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktury sieciowych.

Cele Europa 2020 przekładają się operacyjnie na pakiet dziesięciu zintegrowanych wytycznych dla działań dotyczących gospodarki oraz zatrudnienia oraz siedmiu inicjatyw o charakterze flagowym. Wsparcie wzrostu zrównoważonego wpisuje się zwłaszcza w **wytyczną nr 5. Bardziej efektywne korzystanie z zasobów i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych** oraz następujące **inicjatywy flagowe: Europa efektywnie korzystająca z zasobów, Unia innowacji oraz Polityka przemysłowa w erze globalizacji**.

Wysiłki państw członkowskich na rzecz osiągnięcia celów Strategii Europa 2020 powinny zostać przedstawione w **Krajowych Programach Reform (KPR)**. W przypadku Polski, KPR skupia się na działaniach na rzecz infrastruktury wzrostu zrównoważonego, mających przyczynić się do promowania gospodarki zrównoważonej – mniej obciążającej środowisko, efektywniej wykorzystującej zasoby, a zarazem konkurencyjnej (ang. *sustainable growth*). Coroczna aktualizacja KPR uwzględnia m.in. *Zalecenia Rady Unii Europejskiej dla poszczególnych państw członkowskich* (tzw. **Country-specific recommendations**). W opinii Rady UE Polska powinna skoncentrować się na przyspieszeniu wdrażania projektów zwłaszcza w takich obszarach, jak: energetyka i efektywność energetyczna (w tym inwestycje w moce wytwórcze energii, efektywność energetyczną w elektroenergetyczną sieć przesyłową, pobudzenie konkurencji w sektorze gazowym) oraz transport. Rada podkreśla również konieczność wzmocnienia wysiłków na rzecz zwiększenia udziału kobiet w rynku pracy poprzez udoskonalenie systemu opieki nad dziećmi.

Jednym z największych wyzwań, przed którymi stoi Polska, jest pogodzenie wzrostu gospodarczego z dbałością o środowisko. Efektywne i racjonalne korzystanie z dostępnych zasobów stanowi kluczowy warunek rozwoju zrównoważonego, który podkreślony został w **Strategii Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko**.

Program jest spójny z celami **pakietu klimatyczno-energetycznego** oraz z opublikowaną przez KE w listopadzie 2010 r. **Strategią na rzecz konkurencyjnej, zrównoważonej i bezpiecznej energii „Energia 2020**, zawierająca priorytety energetyczne dotyczące m.in. osiągnięcia efektywności energetycznej, utworzenia konkurencyjnego i bezpiecznego wewnętrznego rynku energii. Działania na rzecz efektywności energetycznej uwzględniają również cele wynikające z dokumentów krajowych, takich jak:

- *Drugi Krajowy Plan Działań dotyczący efektywności energetycznej dla Polski 2011;*
- *Krajowy plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych.*

W zakresie wspierania przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach, podstawowe znaczenie będzie również miał obecnie przygotowywany **Narodowy Program Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej (NPRGN)** – jako jeden z programów realizujących

Strategię Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko. Dokument ten wskazuje na ścieżkę dojścia do wypełnienia unijnych celów redukcyjnych, przy jednoczesnym zapewnieniu korzyści ekonomicznych, społecznych i środowiskowych.

W zakresie **infrastruktury energetycznej** kluczowym dokumentem jest komunikat **Komisji z listopada 2010 r. *Priorytety w odniesieniu do infrastruktury energetycznej na 2020 r. i w dalszej perspektywie - plan działania na rzecz zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej***. Dokument ten wskazuje na potrzebę uzgodnienia nowej polityki na rzecz infrastruktury energetycznej w celu optymalizacji rozwoju sieci na poziomie europejskim w okresie do 2020 r. i w dalszej perspektywie, aby umożliwić Unii realizację podstawowych celów polityki energetycznej – konkurencyjności, stabilności i bezpieczeństwa dostaw.

Działania w ramach Programu będą służyć również realizacji ambitnych celów określonych w ***Białej Księdze UE: Adaptacja do zmian klimatu: europejskie ramy działania*¹⁸, *Strategii UE w zakresie przystosowania się do zmian klimatu*¹⁹ oraz *unijnej strategii ochrony różnorodności biologicznej na okres do 2020 r.*²⁰. Podejmowane działania będą również odpowiedzią na kluczowe wyzwania związane z realizacją szeroko rozumianej polityki klimatycznej, która znalazła swoje odzwierciedlenie w szeregu dokumentów krajowych, wśród nich najistotniejsze są: ***Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko*** (w przygotowaniu), ***Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020***, ***Polityka klimatyczna Państwa***, ***Strategia redukcji emisji gazów cieplarnianych w Polsce do roku 2020***.**

W obszarze **ochrony środowiska**, program będzie instrumentem realizacyjnym działań wynikających z *Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych*, Krajowego planu gospodarki odpadami oraz wojewódzkich planów gospodarki odpadami, *Planu zapobiegania powstawaniu odpadów*, *Programu ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020*, *Priorytetowe Ramy Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020*.

Interwencja PO IŚ, poprzez koncentrację na infrastrukturze w sieci TEN-T i niskoemisyjnych środkach transportu, będzie wpisywała się w realizację celu określonego w ***Białej Księdze Transportu „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu***, dotyczącego ustanowienia systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie, wzmacniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami²¹ w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu²². Wskazane w ***Strategii Rozwoju Kraju*** (SRK) cele i obszary priorytetowych kierunków działań w dziedzinie transportu zostały rozwinięte w ***Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – SRT***²³, a sposób ich realizacji w tzw. **Dokumencie Implementacyjnym**, w zakresie wymaganym w ramach warunkowości *ex-ante*.

Projekty z zakresu ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury mają wpływ na rozwój postaw kreatywnych i innowacyjnych społeczeństwa, dzięki czemu wniosą

¹⁸ *Biała Księga: Adaptacja do zmian klimatu: Europejskie ramy działania*, COM(2009) 147.

¹⁹ An EU Strategy on adaptation to climate change COM(2013)216.

²⁰ *Nasze ubezpieczenie na życie i nasz kapitał naturalny* – unijna strategia ochrony różnorodności biologicznej na okres do roku 2020 r. COM (2011) 244.

²¹ Zgodnie z inicjatywą przewodnią *Europa efektywnie korzystająca z zasobów* ustanowioną w Strategii Europa 2020 oraz nowym planem na rzecz efektywności energetycznej z 2011 r. (COM(2011) 109).

²² Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*; COM(2011)144 z dnia 28 marca 2011 r.

²³ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* - dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

znaczący wkład w założenia inicjatyw flagowych: **Unia Innowacji, Europejska Agenda Cyfrowa** oraz **Zintegrowana polityka przemysłowa w erze globalizacji**. Projekty z zakresu kultury wpisują się również w cele **Strategii Rozwoju Kapitału Społecznego** (cel szczegółowy 4. *Rozwój i efektywne wykorzystanie potencjału kulturowego i kreatywnego*).

Inwestycje w poprawę dostępu do usług zdrowotnych, poprzez zapewnienie niezbędnej infrastruktury zostały ujęte w działaniach objętych **Strategią Sprawne Państwo**, gdzie podkreślono konieczność poprawy funkcjonowania systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz w **Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego**, w szczególności w zakresie „*Dostosowania opieki zdrowotnej do wyzwań demograficznych poprzez działania odpowiadające potrzebom i oczekiwaniom w szczególności matek i dzieci oraz osób starszych, a także uwzględnienie aktualnych i prognozowanych trendów epidemiologicznych*”.

W najważniejszych, krajowych dokumentach strategicznych - *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (DSRK)*²⁴, *Strategii Rozwoju Kraju 2020*²⁵ oraz w tzw. dziewięciu strategiach zintegrowanych²⁶ podkreślony został związek nowoczesnej infrastruktury z rozwojem zrównoważonym oraz budową gospodarki konkurencyjnej, która jednocześnie uwzględnia priorytety rozwoju UE określone w Strategii *Europa 2020*.

W **Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju** działania infrastrukturalne wspierające rozwój zrównoważony zostały włączone do dwóch, spośród trzech obszarów strategicznych:

- konkurencyjność i innowacyjność gospodarki (gdzie zostały umieszczone działania dotyczące bezpieczeństwa energetycznego i środowiska);
- równoważenie potencjału rozwojowego regionów Polski (zawierającym pozostałe kierunki interwencji, w tym transport oraz infrastrukturę społeczną).

W dokumencie podkreślono również, że poprawa infrastruktury ochrony zdrowia, bazy dydaktycznej uczelni medycznych oraz instytutów badawczych jest jednym z kluczowych działań w ramach kierunku interwencji pod nazwą *Wdrożenie instrumentów podnoszących jakość świadczonych usług zdrowotnych i efektywność systemu ochrony zdrowia*.

W **Strategii Rozwoju Kraju 2020** (SRK) wskazane zostały strategiczne zadania państwa, które powinny przyczyniać się do realizacji założonych celów, a zaprojektowane w nich działania rozwijać i uszczegóławiać reformy wskazane w strategii.

Zadania związane z bezpieczeństwem energetycznym i środowiskiem oraz zwiększeniem efektywności transportu zostały zaliczone do obszaru strategicznego *Konkurencyjna gospodarka*. Zachowanie zasobów przyrodniczych w stanie nie pogorszonym, a docelowo zwiększenie ich trwałości i jakości, nie może być traktowane jako bariera w rozwoju kraju, ale jako warunek konieczny dla dalszej poprawy jakości życia. Jako wyzwanie SRK wskazuje też dostosowywanie do bieżących i przyszłych skutków zmian klimatu, umożliwiające zminimalizowanie szkód i zagrożeń przez nie powodowanych dla człowieka i środowiska.

Strategia Rozwoju Kraju wskazuje znaczenie kultury jako czynnika rozwoju. Kultura została uznana za „przestrzeń innowacji, w której poszukiwane i testowane są nowe formy podmiotowości, uczestnictwa, konsumpcji oraz wytwarzania wartości. Wywierają one bezpośredni

²⁴ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności*. MAIC, 2012 r. – dokument przyjęty przez Radę Ministrów 11 stycznia 2013 r.

²⁵ *Strategia Rozwoju Kraju 2020*, dokument przyjęty przez Radę Ministrów 25 września 2012 r.

²⁶ Należą do nich następujące dokumenty: *Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki*, *Strategia rozwoju kapitału ludzkiego*, *Strategia rozwoju transportu*, *Strategia Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko*, *Strategia Sprawne państwo*, *Strategia rozwoju kapitału społecznego*, *Krajowa strategia rozwoju regionalnego – Regiony Miasta Obszary wiejskie*, *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa*, *Strategia rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego RP*.

(m.in. w postaci przemysłów kultury i przemysłów kreatywnych) oraz pośredni wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy”.

Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia jest także integralnym elementem działań zaplanowanych w średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2020 w ramach celu 1.3.3 Zwiększenie bezpieczeństwa obywatela.

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie (KSRR), wyznaczone zostały zadania dla polityki regionalnej służące osiągnięciu strategicznych celów rozwoju kraju określonych w ww. dokumentach strategicznych. W KSRR wskazane zostały obszary strategicznej interwencji polityki państwa (OSI) wraz z zestawem działań sprzyjających maksymalnemu wykorzystaniu potencjałów terytorialnych. Kluczowe znaczenie dla wzrostu konkurencyjności kraju i regionów będą miały działania adresowane do najważniejszych obszarów miejskich polegające na wykorzystaniu ich potencjałów rozwojowych. Interwencji tej będą towarzyszyć działania polegające na rozprzestrzenianiu procesów rozwojowych w słabiej rozwijających się ośrodkach, w tym min. zakładające wykorzystanie potencjału wewnętrznego ośrodków subregionalnych, obszarów wiejskich i innych obszarów funkcjonalnych o wyraźnej specjalizacji przestrzennej.

Tabela 1: Przegląd uzasadnienia wyboru celów tematycznych i priorytetów inwestycyjnych

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
4. Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach	4.1 Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych	✓ Konieczność zmniejszenia emisyjności gospodarki, a tym samym konieczność wypełnienia postanowień pakietu klimatyczno-energetycznego oraz wynikających z niego krajowych zobowiązań w odniesieniu do minimalnego udziału OZE w produkcji energii (Europa 2020). ✓ Rozwój wykorzystania odnawialnych źródeł energii (oraz racjonalizacja zużycia energii elektrycznej są ważnym elementem wspierającym przejście na gospodarkę niskoemisyjną (Polityka energetyczna Polski do 2030 r., Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, Krajowy Plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych). ✓ Konieczność poprawy bezpieczeństwa energetycznego poprzez wzrost dywersyfikacji wytwarzania energii elektrycznej w Polsce (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).
	4.2 Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach	✓ Dążenie do zmniejszenia emisyjności gospodarki poprzez racjonalne zużycie zasobów (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko) ✓ Zmniejszanie korelacji pomiędzy wzrostem gospodarczym i zużyciem energii (Komunikat Komisji Europejskiej Energia 2020: Strategia na rzecz konkurencyjnej, zrównoważonej i bezpiecznej energii).
	4.3 Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym	✓ Konieczność poprawy efektywności energetycznej, która łączy w sobie cele gospodarcze i społeczne, co jest ważnym celem z punktu widzenia obniżenia emisyjności gospodarki (Europa 2020, Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko). ✓ Obniżenie kosztów zużycia energii. ✓ Poprawa jakości życia mieszkańców.
	4.4 Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia	✓ Zmniejszenie energochłonności gospodarki (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko). ✓ Sieci typu <i>smart grid</i>, ułatwiają zarządzanie energetyką rozproszoną, umożliwiającą efektywne zarządzanie energią oraz jej użytkowanie, co ma istotne znaczenie dla rozwoju miast obniżenia kosztów zużycia energii na tych obszarach, zgodnie z planami gospodarki niskoemisyjnej.
	4.5 Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich	✓ Wsparcie adresowane do miast jako obszarów strategicznej interwencji

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
	rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu	polityki państwa (OSI) wymienionych w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego i innych dokumentach strategicznych (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Strategia Rozwoju Kraju). ✓ Rozwój planów gospodarki niskoemisyjnej na obszarach miejskich, które odpowiadają za największy udział emisji CO₂. ✓ Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń oraz gazów cieplarnianych przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczeń stanowiących istotny problem środowiskowy. ✓ Potrzeba odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego oraz poprawy integracji miast z otoczeniem poprzez rozwój systemu niskoemisyjnego transportu zbiorowego.
	4.7 Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe	✓ Upowszechnienie kogeneracji oraz rozwój systemów ciepłowniczych umożliwi podłączenie większej ilości budynków i pozwoli zredukować emisję zanieczyszczeń pochodzących z tzw. niskiej emisji. ✓ Upowszechnienie kogeneracji będzie mieć pozytywny wpływ na rozwój miast jako OSI. Nastąpi to poprzez poprawę lokalnego mikroklimatu i warunków życia mieszkańców. ✓ Zwiększenie świadomości społecznej w zakresie oszczędnego i efektywnego wykorzystania energii może skutkować zmniejszeniem obciążeń finansowych mieszkańców, a tym samym przyczynić się do poprawy jakości życia (Strategia Rozwoju Kraju, Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego).
5. Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem	5.2 Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami;	✓ Adaptacja do zmian klimatu ma znaczenie horyzontalne i przyczynia się do osiągnięcia celów ogólnorozwojowych kraju, co podkreślają dokumenty strategiczne na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (SRK, KPZK, BEiŚ, SPA 2020). ✓ Wkład w osiąganie celów wskazanych w Białej Księdze i <i>Strategii UE w zakresie przystosowania się do zmian klimatu</i>. ✓ Konieczność wzmocnienia odporności (przede wszystkim ośrodków miejskich) na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu. ✓ Zwiększenie możliwości reagowania na skutki zagrożeń naturalnych (głównie powodzi i suszy) ✓ Podejmowanie działań adaptacyjnych możliwie jak najwcześniej spowoduje znaczne oszczędności dla polskiej gospodarki (koszty takich działań są o wiele niższe niż w przypadku strat, jakie wywoływane są przez zjawiska klimatyczne) ✓ Właściwie zaplanowane działania zwiększające odporność na zmiany

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
		klimatyczne, będą stanowić istotny czynnik stymulujący wzrost efektywności i innowacyjności polskiej gospodarki.
6. Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami	6.1 Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie	✓ Właściwe gospodarowanie odpadami jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ, KPGO). ✓ Konieczność wypełnienia wymogów unijnego <i>acquis</i> (w szczególności zapewnienie zgodnego z hierarchią sposobów postępowania z odpadami). ✓ Konieczność rozwoju: systemów selektywnego zbierania odpadów zapewniających pozyskanie odpadów nadających się do recyklingu, instalacji do sortowania selektywnie zebranych odpadów komunalnych, instalacji do przetwarzania bioodpadów oraz instalacji do termicznego przekształcania odpadów z odzyskiem energii. ✓ Konieczność podejmowania działań zmierzających do zapobiegania powstawaniu odpadów (w tym działania zmierzające do zmiany zachowań mieszkańców w zakresie ograniczania ilości wytwarzanych odpadów oraz ich właściwej segregacji u źródła). ✓ Racjonalizacja gospodarki odpadami przez przedsiębiorców.
	6.2 Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie	✓ Właściwe gospodarowanie zasobami wodnymi jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ, KPOŚK, PGW). ✓ Konieczność wypełnienia wymogów unijnego <i>acquis</i> . ✓ Konieczność ograniczenia zrzutów nieoczyszczonych i niedostatecznie oczyszczonych ścieków komunalnych i przemysłowych do środowiska. ✓ Konieczność efektywnego zagospodarowania przyrastającej masy osadów ściekowych. ✓ Konieczność efektywnego korzystania z ograniczonych i słabych jakościowo zasobów wodnych.
	6.3 Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego	✓ Rozwój dziedzictwa kulturalnego oraz zasobów kultury ma pozytywny wpływ na osiąganie celów rozwoju zrównoważonego poprzez ich komplementarność oraz powiązania z szeroko rozumianymi zasobami dziedzictwa naturalnego. ✓ Dziedzictwa kulturowe wymaga ochrony zwłaszcza w przypadku Polski, której zasoby często są w znaczącym stopniu zniszczone i wymagają pilnych działań zabezpieczających. Ten kierunek wsparcia podkreślany jest w Strategii Rozwoju Kraju oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju).

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
	6.4 Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę	✓ Właściwa ochrona i gospodarowanie zasobami przyrodniczymi jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, BEiŚ). ✓ Konieczność ochrony i zahamowania spadku różnorodności biologicznej jest elementem koniecznym dla rozwoju zrównoważonego. ✓ Zahamowanie spadku różnorodności biologicznej, obserwowanego w związku z rozwojem gospodarczym źródłem wymiernych korzyści dla gospodarki (np. rozwój turystyki). ✓ Zaniechanie działań prowadzi do wielopłaszczyznowych negatywnych i nieodwracalnych skutków dla społeczeństwa i gospodarki (m.in. utrata miejsc pracy w sektorach uzależnionych od stanu środowiska przyrodniczego (rolnictwo, leśnictwo, turystyka)
	6.5 Podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów poprzemysłowych (w tym terenów powojaskowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu	✓ Poprawa środowiska miejskiego jest wyzwaniem podnoszonym w kluczowych dokumentach strategicznych na poziomie UE (Europa 2020) i krajowym (KPZK, SRK, KSRR i BEiŚ). ✓ Na obszarach zurbanizowanych (zwłaszcza poprzemysłowych) dochodzi do kumulacji negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych, przestrzennych i środowiskowych. Szczególnym przejawem degradacji tkanki miejskiej są obszary zdegradowane pod względem środowiskowym, które wymagają rekultywacji i stworzenia warunków do ich ponownego zagospodarowania. ✓ Do istotnych problemów wpływających na jakość życia w miastach należy przekraczanie dopuszczalnych norm jakości powietrza.
7. Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych	7.1 Wspieranie rozwoju multimodalnego Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportowego (Single European Transport Area– SEA) poprzez inwestycje w sieci TEN-T	✓ Ograniczona dostępność zewnętrzna kraju wymagająca dokończenia budowy nowoczesnej sieci drogowej, podjętej w okresie 2007-2013. ✓ Realizacja wytycznych UE w sprawie rozwoju kolejowej i drogowej sieci TEN-T oraz umowy dotyczących kluczowych linii dla transportu kolejowego AGTC. ✓ Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób , kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego (tzw. <i>modal split</i>).

✓ Zgodność z Zaleceniami Rady (*country specific recommendations*) dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych.

✓ Wkład w osiąganie celów Białej Księgi Transportu dotyczących tworzenia warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport kolejowy

✓ Wkład w realizację europejskiej strategii w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
		cywilnego i zgodność z planami wprowadzenia w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR) w ramach prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym (SES)
	7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T	✓ Potrzeba tworzenia warunków do rozwoju policentrycznej struktury osadniczej w kraju, opartej na sieci miast średniej i mniejszej wielkości (tzw. regionalnych i subregionalnych określonych w KPZK). ✓ Ograniczona dostępność mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających, wymagająca inwestycji, które zapewnią rozwój i integrację lokalnych rynków pracy. ✓ Konieczność eliminacji ograniczeń blokujących rozwój miast, związanych z przeciążeniem ich infrastruktury ruchem tranzytowym ciężkich pojazdów.
	7.3 Rozwój przyjaznych dla środowiska, w tym „cichych” (low-noise) i niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski, porty, połączenia multimodalne i infrastrukturę lotniskową w celu promowania zrównoważonej regionalnej i lokalnej mobilności	✓ Zgodność z celami Białej Księgi Transportu postulującymi większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu i tworzenie warunków do przeniesienia drogowego transportu towarów na inne środki transportu, w tym na transport wodny. ✓ Realizacja wytycznych UE w sprawie rozwoju sieci TEN-T na drogach wodnych śródlądowych, portów morskich i terminali przeładunkowych. ✓ Zgodność z inicjatywą KE dotyczącą tworzenia tzw. zielonych korytarzy transportowych wykorzystujących współmodalność, która zakłada wzajemne uzupełnianie się środków przewozu dla umożliwienia wyboru transportu. ✓ Konieczność zabezpieczenia obsługi rosnącego poziomu przeładunków kontenerów w portach morskich oraz zintegrowanie ich z zapleczem w głębi kraju.
	7.4 Rozwój i rehabilitacja kompleksowego, nowoczesnego i interoperacyjnego systemu transportu kolejowego	✓ Zgodność z Zaleceniami Rady (<i>country specific recommendations</i>) dotyczącymi zapewnienia efektywnego i terminowego wdrażania projektów kolejowych. ✓ Niska konkurencyjność sektora kolejowego względem innych form przewozu towarów i osób, kluczowa dla zapewnienia bardziej zrównoważonego systemu transportowego (tzw. <i>modal split</i>). ✓ Potrzeba ograniczenia emisji zanieczyszczeń z transportu w miastach, odciążenia infrastruktury miejskiej od nadmiernego ruchu drogowego i poprawy ich integracji z otoczeniem poprzez rozwój systemów kolejowych na ich obszarze.
	7.5 Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych	✓ Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania systemów gazowych (Polityka Energetyczna Polski do roku 2030).

Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Uzasadnienie
	systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych	✓ Zapewnienie stabilności pod względem ciągłości dostaw gazu i energii elektrycznej.
9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją	9.1 Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych	✓ Skuteczna i efektywna walka z ubóstwem i wykluczeniem społecznym zakłada również zapewnienie niezbędnej infrastruktury ochrony zdrowia (z zakresu ratownictwa medycznego oraz usług wysokospecjalistycznych) likwidującej lukę w dostępie do usług medycznych, a tym samym sprzyjającej szeroko rozumianemu włączeniu społecznemu i chroniącej przed wykluczeniem ✓ Działania dążące do zmniejszania nierówności w zakresie zdrowia są istotne dla wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu. Poprawa jakości życia ludności, jako efekt tych działań, stanowi integralny komponent koncepcji rozwoju zrównoważonego, do której program wnosi znaczący wkład.

1.2. Rozkład środków finansowych

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (mln EUR)	Udział wkładu UE (%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
I.	FS	1 528,4	5,56	4.	4.1	✓ zwiększenie produkcji i wykorzystania OZE ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto ✓ emisja gazów cieplarnianych
					4.2	✓ podniesienie efektywności energetycznej ✓ zwiększenie produkcji i wykorzystania OZE ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto ✓ emisja gazów cieplarnianych
					4.3	✓ podniesienie efektywności energetycznej ✓ zwiększenie produkcji i wykorzystania OZE ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto ✓ emisja gazów cieplarnianych
					4.4	✓ podniesienie efektywności energetycznej ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ emisja gazów cieplarnianych
					4.5	✓ podniesienie efektywności energetycznej ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ emisja gazów cieplarnianych
					4.7	✓ podniesienie efektywności energetycznej ✓ redukcja emisji CO₂	✓ zużycie energii pierwotnej ✓ emisja gazów cieplarnianych
II.	FS	700,0	2,54	5.	5.2	✓ wzmocnienie odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu; ✓ zwiększenie możliwości	✓ pojemność obiektów małej retencji wodnej

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (mln EUR)	Udział wkładu UE (%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
						zapobiegania zagrożeniom naturalnym (głównie powodziom i suszom) i reagowaniu na nie	
		3 108,2	11,29	6.	6.1	✓ zachowanie i poprawa jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami ✓ zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej	✓ udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych ✓ udział odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju
					6.2	✓ zachowanie i poprawa jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami ✓ zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej	✓ odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków
					6.4	✓ zachowanie i poprawa jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami ✓ zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej	✓ odsetek obszarów Natura 2000 objętych planami zarządzania
					6.5	✓ zachowanie i poprawa jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami ✓ zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej	✓ zmniejszenie zagrożeń dla środowiska i zdrowia ludzi w ośrodkach miejskich
III.	FS	2 009,2	7,30	4.	4.5	✓ rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast	✓ liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (mln EUR)	Udział wkładu UE (%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
		14 832,1	53,91	7.	7.1	✓ stworzenie spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju ✓ poprawa stanu krajowych połączeń kolejowych	✓ liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami ✓ liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h
					7.3	✓ rozwój przyjaznego środowisku transportu w przewozie towarów, poprzez stworzenie spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych o wysokich parametrach, poprawę konkurencyjności portów morskich i transportu intermodalnego ✓ stworzenie spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju	✓ potencjał przeładunkowy portów morskich
					7.4	✓ poprawa stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych ✓ rozwój niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast	✓ liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich ✓ liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h
IV.	EFRR	3 000,4	10,91	7.	7.1	✓ stworzenie spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju	✓ liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi
					7.2	✓ zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią podstawowych połączeń drogowych	✓ dostępność transportowa miast objętych wsparciem (na podstawie WMDT)

Oś priorytetowa	Fundusz	Wkład UE (mln EUR)	Udział wkładu UE (%)	Cel tematyczny	Priorytet inwestycyjny	Cele szczegółowe	Wskaźniki rezultatu
V.	EFRR	1 000,0	3,63	7.	7.5	✓ wzrost bezpieczeństwa energetycznego	✓ indeks Herfindahl'a-Hirschman'a - Dywersyfikacja (HHI-D) dla sektora gazowego
VI.	EFRR	497,3	1,81	6.	6.3	✓ zachowanie dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury dla obecnych i przyszłych pokoleń	✓ odsetek osób uczestniczących w wybranych obszarach kultury
VII.	EFRR	508,3	1,85	9.	9.1	✓ wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia	✓ średnia liczba osób przypadająca na szpitalny oddział ratunkowy ✓ liczba tomografów komputerowych (CT) oraz rezonansów magnetycznych (MRI) przypadająca na 1 000 000 populacji
VIII.	FS	330,0	1,20	n/d		✓ sprawne wykorzystanie środków w ramach programu	n/d

2. ZAŁOŻENIA I OPIS OSI PRIORYTETOWYCH

2.1. Założenia architektury programu operacyjnego

Konstruując architekturę PO IŚ zostało wziętych pod uwagę szereg czynników celem znalezienia rozwiązania optymalnego z punktu widzenia zarówno zapewnienia tematycznej spójności oraz jednocześnie elastyczności zarządzania i wdrażania. Głównym dążeniem było skoncentrowanie na ograniczonej liczbie, tematycznie homogenicznych osi priorytetowych, co jest niezwykle istotne dla sprawnego zarządzania. Proponowane osiem osi priorytetowych wynika przede wszystkim z potrzeby uwzględnienia określonego podziału obszarów wsparcia na cele tematyczne (CT) oraz priorytety inwestycyjne (PI), rodzaju funduszu UE, systemu instytucjonalnego oraz kategoryzacji regionów (regiony słabiej oraz lepiej rozwinięte).

Z punktu widzenia podziału na CT i PI, zawartość osi priorytetowych respektuje ogólną zasadę, aby w obrębie jednej osi koncentrować się na jednym CT, wyjątek dotyczy osi priorytetowych II. oraz III., które przewidują w swoim zakresie wybrane pojedyncze PI z innych CT (tj. odpowiednio PI 5.2 oraz PI 4.5). Podejście takie wynika wprost z potrzeby zapewnienia maksymalnie spójnej tematycznie osi, bierze również pod uwagę zakres interwencji danych PI (ze względu na ich ograniczony przedmiot, za mniej efektywne uznano dedykowanie tym PI odrębnych osi).

Zgodnie z przedstawioną diagnozą i założonymi celami, PO IŚ będzie podejmował interwencje w ramach następujących CT (oraz w ich obrębie wybranych PI):

- CT 4 *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*;
- CT 5 *Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem*;
- CT 6 *Ochrona środowiska naturalnego i wspieranie efektywności wykorzystania zasobów*;
- CT 7 *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktural sieciowych oraz*
- (w ograniczonym zakresie) CT 9 *Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem*.

Architektura programu operacyjnego

I. OŚ PRIORYTETOWA *Zmniejszenie emisyjności gospodarki*

Realizuje CT4., w tym następujące PI:

- (4.1) wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych;
- (4.2.) promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach ;
- (4.3.) wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym;
- (4.4.) rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia;
- (4.5.) promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu;
- (4.7) promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe.

Architektura programu operacyjnego

II. OŚ PRIORYTETOWA *Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu*

Realizuje CT5., w tym następujący PI:

(5.2) wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami.

Realizuje CT6., w tym następujące PI:

(6.1) inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie;

(6.2) inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie;

(6.4) ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę;

(6.5) podejmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów przemysłowych (w tym terenów powojkowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu.

III. OŚ PRIORYTETOWA *Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej*

Realizuje CT4., w tym następujący PI:

(4.5) promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.

Realizuje CT7., w tym następujące PI:

(7.1) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;

(7.3) rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej;

(7.4) rozwój i rehabilitacja kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu.

IV. OŚ PRIORYTETOWA *Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej*

Realizuje CT7., w tym następujący PI:

(7.1) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T;

(7.2) zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi.

V. OŚ PRIORYTETOWA *Poprawa bezpieczeństwa energetycznego*

Realizuje CT7., w tym następujący PI:

(7.5) zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych.

Architektura programu operacyjnego
VI. OŚ PRIORYTETOWA <i>Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego</i>
<u>Realizuje CT6., w tym następujący PI:</u> (6.3) zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego.
VII. OŚ PRIORYTETOWA <i>Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia</i>
<u>Realizuje CT9., w tym następujący PI:</u> (9.1) Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych.
VIII. OŚ PRIORYTETOWA <i>Pomoc techniczna</i>
Pomoc techniczna dla instytucji realizujących program oraz największych beneficjentów.

Obok czynników związanych z potrzebą zapewnienia tematycznej spójności osi priorytetowych, wpływ na architekturę PO IŚ miały takie elementy, jak system instytucjonalny i rodzaj funduszu. Odnośnie do systemu instytucjonalnego, za właściwe uznano powierzenie określonej osi tylko jednej instytucji pośredniczącej w zarządzaniu, która posiada kompetencje oraz doświadczenie w danym obszarze tematycznym. Sprzyja to zachowaniu jednolitych standardów we wdrażaniu, pozwala uniknąć nadmiernego rozproszenia instytucjonalnego, służąc efektywnemu wdrażaniu PO IŚ oraz realizacji postawionych mu celów.

Wpływ rodzaju funduszu UE na układ osi priorytetowych wynika z uwzględnienia w PO IŚ dwóch źródeł jego finansowania, tj. Funduszu Spójności (FS) jako głównego źródła finansowania oraz uzupełniająco Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Ten ostatni fundusz został wskazany dla obszarów, gdzie wsparcie z FS bądź nie jest kwalifikowalne, bądź potrzeby inwestycyjne są na tyle wysokie i kosztochłonne, że wymagają dodatkowego wsparcia (dotyczy transeuropejskiej sieci transportowej). Konstrukcja jednofunduszowych osi priorytetowych służyć ma sprawnemu zarządzaniu alokacją, w tym monitorowaniu przepływów obydwu funduszy.

Dominacja w PO IŚ środków FS oraz ograniczoność środków EFRR zadecydowały o odstąpieniu od wyodrębniania osi dedykowanych Mazowszu (który obecnie klasyfikowany jest jako region lepiej rozwinięty, co wiąże się z odrębnymi restrykcjami w zakresie dopuszczalnej maksymalnej wielkości alokacji oraz poziomu wsparcia). Ponieważ kategoryzacja na regiony ma zastosowanie wyłącznie w odniesieniu do funduszy strukturalnych (w tym przypadku EFRR) oraz z uwagi na ograniczony zakres interwencji tego funduszu w ramach PO IŚ, nie przewidziano wyodrębniania osi priorytetowych dedykowanych Mazowszu, region ten został uwzględniony w już istniejących osiach, zachowując jednak własną linię budżetową i jemu właściwe poziomy wsparcia UE.

Pomimo, że w PO IŚ planuje się zastosować zwrotne formy wsparcia (zgodnie ze wskazaniem w opisach osi priorytetowych I. oraz II.), architektura nie przewiduje osi, do których zastosowanie znajdowałyby w całości instrumenty inżynierii finansowej. Ostateczne rozstrzygnięcia odnośnie do kierunków i rodzaju instrumentów zwrotnych będą znane po zakończeniu analizy *ex-ante*, zgodnie z wymaganiami art. 37 stosownego rozporządzenia ogólnego.

W świetle powyższych uwarunkowań, w ramach PO IŚ przewiduje się siedem merytorycznych osi priorytetowych (finansowanych z FS i EFRR) oraz jedną oś dedykowaną działaniom w zakresie pomocy technicznej (finansowanej w całości z FS na rzecz całego PO IŚ).

W opisie każdej osi priorytetowej wskazano terytorialny wymiar interwencji, w tym zakres wsparcia miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie), miast regionalnych i subregionalnych i tam gdzie to zasadne, ze względu na skalę oddziaływania programu, obszarów wiejskich.

2.2. Opis osi priorytetowych

2.2.1. OŚ PRIORYTETOWA I: *Zmniejszenie emisyjności gospodarki*

W obrębie osi priorytetowej I. zaplanowano wsparcie wybranych priorytetów inwestycyjnych celu tematycznego 4. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach*. Koncentracja interwencji w ramach jednej osi zapewni spójność w realizacji działań powiązanych ze sobą i silnie przyczyni się do osiągnięcia sformułowanych celów związanych z podniesieniem efektywności energetycznej oraz rozwojem odnawialnych źródeł energii.

Sprzyjające realizacji sformułowanych celów będą działania wynikające z przygotowanych przez samorządy planów gospodarki niskoemisyjnej, obejmujących takie zagadnienia jak przeciwdziałanie zmianom klimatu, poprawa jakości powietrza na obszarach, na których odnotowano przekroczenia standardów jakości powietrza i realizowane są programy ochrony powietrza, zaopatrzenie w energię i jej zużycie oraz zapewnienie bezpieczeństwa zasilania, promowanie „czystego” transportu miejskiego uwzględniającego rosnące potrzeby mobilności mieszkańców miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Taka integracja działań w jednej osi priorytetowej, w połączeniu z działaniami w pozostałych osiach priorytetowych (w szczególności osiami II. oraz III., częściowo również IV.) przyczyni się do lepszej realizacji celów zrównoważonego gospodarowania zasobami, poprawy stanu środowiska oraz zapewnienia gospodarcze bezpiecznego i konkurencyjnego zaopatrzenia w energię.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.1 *Wspieranie wytwarzania i dystrybucji energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia udziału energii produkowanej ze źródeł odnawialnych, co z kolei przyczyni się do poprawy efektywności wykorzystania i oszczędzania zasobów surowców energetycznych oraz poprawy stanu środowiska poprzez redukcję zanieczyszczeń do atmosfery.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ²⁷	GUS/ Eurostat	Rocznie
2.	Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym	%	n/d	10,4	2011	ok. 15 ²⁸	GUS	Rocznie

²⁸ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	zużyciu energii brutto							
3.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ²⁹	GUS/ KOBIZE	Rocznie

Zakres interwencji

W ramach działań związanych z inwestycjami w odnawialne źródła energii planuje się skierować wsparcie na realizację projektów inwestycyjnych dotyczących wytwarzania energii z odnawialnych źródeł wraz z podłączeniem tych źródeł do sieci dystrybucyjnej/przesyłowej. Wsparcie przewiduje w szczególności budowę jednostek o większej mocy wytwarzania energii wykorzystujących energię wiatru, a także biomasę i biogaz. Inwestycje te w dużym stopniu przyczynią się do wypełnienia zobowiązań wynikających z tzw. pakietu energetyczno-klimatycznego. Poza tym przewiduje się również wsparcie, w ograniczonym zakresie, jednostek OZE wykorzystujących energię słońca, geotermii oraz wody (wyłącznie na już istniejących budowach piętrzących, wyposażonych w hydroelektrownie, przy jednoczesnym zapewnieniu pełnej drożności budowli dla przemieszczeń fauny wodnej). Biomasa, która może być wykorzystywana do produkcji energii, stanowić będzie przede wszystkim produkty odpadowe z rolnictwa, leśnictwa, przemysłu drzewnego i spożywczego oraz odpady komunalne i osady ściekowe.

Na poziomie regionalnym, zgodnie z tzw. *smart specialisation* i istniejącym potencjałem regionu, przewiduje się wsparcie jednostek o mniejszej mocy wytwarzania wykorzystujących energię z biomasy, biogazu, energii wiatru i słońca oraz wody, jak również ciepło przy wykorzystaniu energii geotermalnej lub słonecznej w oparciu o moc zainstalowaną elektrowni (jednostki).

Z uwagi na niedostateczny poziom rozwoju sieci elektroenergetycznej w Polsce w stosunku do nagłego wzrostu potrzeb przesyłu mocy wynikających z planowanych inwestycji w zakresie OZE, w ramach osi przewiduje się, że wsparcie zostanie skierowane na projekty dotyczące budowy oraz modernizacji sieci umożliwiających przyłączanie jednostek wytwarzania energii z OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (projekty Operatora Systemu Przesyłowego) oraz sieci dystrybucyjnej o napięciu 110 kV (projekty Operatorów Systemów Dystrybucyjnych). Wsparcie przyłączania OZE do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego (KSE) uwzględniać będzie nie tylko samo przyłączenie do sieci, ale również przebudowę lub rozbudowę sieci w zakresie niezbędnym dla właściwego funkcjonowania przyłącza, tak aby możliwe było przyłączenie zgłoszonych operatorowi mocy OZE w ramach ubiegania się o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

Projekty dotyczące wytwarzania energii z OZE oceniane będą głównie poprzez pryzmat kryterium efektywności kosztowej oraz osiągniętych efektów wpisujących się w cele osi priorytetowej. Jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze takich inwestycji do wsparcia, będzie koncepcja opłacalności, czyli najlepszego stosunku wielkości środków unijnych przeznaczonych na uzyskanie 1 MWh energii lub 1 MW mocy zainstalowanej wynikających z budowy danej instalacji. Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągnięte rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO₂).

Dodatkowo w przypadku realizacji projektów (zwłaszcza dużych) wdrażanych w ramach przedmiotowego priorytetu inwestycyjnego w trakcie oceny będą brane pod uwagę aspekty dotyczące

²⁹ Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

lokalizacji tych inwestycji względem obszarów Natura 2000 (w szczególności Obszarów specjalnej ochrony ptaków) oraz szlaków migracyjnych zwierząt.

Inwestycje w zakresie produkcji energii z OZE przyczynią się do wzrostu poziomu wytwarzania energii z OZE oraz aktywizacji gospodarczej regionów bogatych w odnawialne źródła energii. Tym samym wsparcie w tym obszarze przyczyni się do przyspieszenia realizacji zobowiązań wynikających z dyrektywy 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniającą i w następstwie uchylającą dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności na budowę i rozbudowę:

- lądowych farm wiatrowych;
- instalacji na biomasę;
- instalacji na biogaz;
- sieci przesyłowych i dystrybucyjnych umożliwiających przyłączenia jednostek wytwarzania energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych do KSE oraz (w ograniczonym zakresie) jednostek wytwarzania energii wykorzystującej wodę i słońce oraz ciepła przy wykorzystaniu energii geotermalnej.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, organizacjom pozarządowym, przedsiębiorcom, a także podmiotom świadczącym usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych, gazowych (w zakresie biogazu) i ciepłowniczych.

Terytorialny obszar realizacji

Rozwój energetyki odnawialnej będzie od uwarunkowań terytorialnych. Wsparcie dla energii z danego źródła będzie zależało od istnienia na danym obszarze odpowiednich zasobów naturalnych. Zgodnie z zapisami *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2030* dla rozwoju energetyki wiatrowej najlepsze obszary występują w północnej części Polski, najlepsze warunki do wykorzystania energii słonecznej występują w części województwa lubelskiego, południowo-zachodniej części województwa podlaskiego, wschodniej oraz zachodniej części Mazowsza, a także na Wybrzeżu Gdańskim, natomiast najlepsze warunki dla geotermii znajdują się w północno-zachodniej Polsce. Rozwój energetyki odnawialnej będzie dotyczył w pierwszym rzędzie obszarów i stref określonych w planach zagospodarowania przestrzennego województw. W planach tych zostaną również wyznaczone strefy zakazu wykorzystania lub ograniczonego rozwoju (wraz z określeniem rodzaju i zakresu tego ograniczenia) różnych form energetyki odnawialnej.

Realizacja inwestycji w zakresie energetyki odnawialnej, w tym sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii jest korzystna dla obszarów wiejskich, gdzie pobudza lokalny rozwój gospodarczy. W Polsce są to zazwyczaj obszary o największym bezrobociu oraz najslabiej działającej infrastrukturze zaopatrzenia w energię. Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii może być szansą wyrównania warunków rozwoju, zwłaszcza na obszarach wiejskich.

Zróźnicowanie zasobów obszarów wiejskich ma szerokie możliwości kreowania innowacji, rozwoju i wykorzystania odnawialnych źródeł energii, a także działalności pozarolniczej.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy, zaś tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w uzasadnionych przypadkach.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zastosowanie trybu pozakonkursowego, ze względu na specyfikę obszaru wsparcia, umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące sieci elektroenergetycznej (przyłączenia do Krajowego Systemu Energetycznego) oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów priorytetu inwestycyjnego.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym, przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂	FS	n/d	160 tys.	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej	MW	FS	n/d	144	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych sieci elektroenergetycznych dla odnawialnych źródeł energii	km	FS	n/d	420	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.2 Promowanie efektywności energetycznej i korzystania z odnawialnych źródeł energii w przedsiębiorstwach

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia, zwiększając przy tym udział odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym poprzez racjonalne zużycie zasobów surowców energetycznych. Wpłynie to na oszczędność energii, a jej efektywne wykorzystanie przez przedsiębiorstwa obniży koszty ich funkcjonowania. Działania w ramach przedmiotowego priorytetu wpłyną również na zmniejszenie emisyjności gospodarki.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ³⁰	GUS/ Eurostat	Rocznie
2.	Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto	%	n/d	10,4	2011	ok. 15 ³¹	GUS	Rocznie
3.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ³²	GUS/ KOBIZE	Rocznie

Zakres interwencji

W przedsiębiorstwach występuje duży potencjał w zakresie możliwości zastosowania rozwiązań przyczyniających się do zwiększenia efektywności energetycznej w tym wykorzystania odnawialnych źródeł energii. W celu zainicjowania zmian w przedsiębiorstwach planuje się, że wsparcie będzie ukierunkowane na potrzeby poszczególnych branż poprzez audyty energetyczne (przemysłowe) dużych oraz średnich przedsiębiorstw oraz ogólnopolski system wsparcia doradczego dla przedsiębiorców (duże przedsiębiorstwa oraz MSP) w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE. Ponadto wspierane będą działania mające na celu promowanie zagadnień związanych z efektywnym wykorzystaniem energii oraz OZE z uwzględnieniem zasad zrównoważonej produkcji i konsumpcji.

W ramach Programu przewiduje się, że wsparcie inwestycyjne (niedoradcze) skierowane będzie głównie do przedsiębiorców dużych. Interwencja ta będzie komplementarna z programami regionalnymi, gdzie wsparcie będą mogły otrzymać MŚP.

W ramach działań związanych z efektywnością energetyczną planuje się, że wsparcie będzie udzielane w zakresie zastosowania energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji, a także wprowadzanie systemów zarządzania energią. Ponadto wsparciem może zostać objęta budowa własnych instalacji OZE, jak również zmiana systemu wytwarzania lub wykorzystania paliw i energii. Instalacje OZE będą kwalifikowane wyłącznie wtedy, kiedy będą stanowiły integralną część systemu produkcji czy funkcjonowania przedsiębiorstwa.

³⁰ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

³¹ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

³² Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

W przypadku takich inwestycji, poza audytami i systemem doradztwa, zastosowanie będą miały instrumenty inżynierii finansowej.

Ponadto wspierane projekty mogą przyczynić się do stworzenia systemu produkcji w przedsiębiorstwie uwzględniającego zasady zrównoważonego wykorzystywania zasobów. Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się w szczególności wsparcie następujących obszarów:

- modernizacji i rozbudowy linii produkcyjnych na bardziej efektywne energetycznie;
- modernizacji energetycznej budynków w przedsiębiorstwach;
- zastosowania technologii efektywnych energetycznie w przedsiębiorstwie;
- budowy, rozbudowy i modernizacji instalacji OZE;
- zmiany systemu wytwarzania lub wykorzystania paliw i energii, zastosowanie energooszczędnych (energia elektryczna, ciepło, chłód, woda) technologii produkcji i użytkowania energii, w tym termomodernizacji budynków;
- wprowadzania systemów zarządzania energią, przeprowadzania audytów energetycznych (przemysłowych).

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest dla przedsiębiorców. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą odbiorcy usług/produktów wytwarzanych przez przedsiębiorstwa.

Terytorialny obszar realizacji

Działania planowane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki, przekładając się na poprawę efektywności ekonomicznej oraz wzrost konkurencyjności. Dotyczy to w szczególności obszarów miejskich, gdzie poprawa efektywności energetycznej i optymalizacja zużycia energii poprawi stabilność dostaw energii do odbiorców końcowych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym, przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

Nie przewiduje się realizacji dużych projektów w priorytecie inwestycyjnym.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej	MW	FS	n/d	26,75	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba przedsiębiorstw otrzymujących wsparcie	szt.	FS	n/d	27	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂	FS	n/d	244 386	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	1 083 488	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.3 *Wspieranie efektywności energetycznej, inteligentnego zarządzania energią i wykorzystania odnawialnych źródeł energii w infrastrukturze publicznej, w tym w budynkach publicznych, i w sektorze mieszkaniowym*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia zwiększając przy tym udział odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym poprzez racjonalne zużycie zasobów surowców energetycznych. Zwiększenie poprawy efektywności energetycznej, która łączy w sobie cele gospodarcze i społeczne, przyczyni się dodatkowo do zmniejszenia emisyjności gospodarki.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ³³	GUS/Eurostat	Rocznie
2.	Udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto	%	n/d	10,4	2011	ok. 15 ³⁴	GUS	Rocznie
3.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ³⁵	GUS/KOBiZE	Rocznie

³³ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

³⁴ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

³⁵ Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBiZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

Zakres interwencji

Budynki mieszkalne, komercyjne i publiczne odpowiadają za niemal 40% zużycia energii i mają największy potencjał w zakresie oszczędności energii. Budynki będące własnością publiczną stanowią około 12% powierzchni zasobów budowlanych UE. Państwa członkowskie są zobowiązane do dopilnowania, aby sektor publiczny podejmował takie działania na rzecz poprawy efektywności energetycznej, które generują największe oszczędności energii w najkrótszym czasie (art. 5 dyrektywy 2006/32/WE w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych). Rolą funduszy UE powinno być promowanie efektywności energetycznej poprzez wdrożenie najbardziej efektywnych energetycznie technologii. Jednym z kierunków takich działań może być m.in. kompleksowa termomodernizacja budynków³⁶ użyteczności publicznej i mieszkaniowych skutkująca wykorzystaniem technologii odzysku ciepła i wysokimi parametrami termoizolacyjności.

Istotnym elementem utrudniającym poprawę efektywności w budynkach użyteczności publicznej i mieszkaniowych jest m.in. brak środków na inwestycje. Przekłada się to na niewielkie możliwości wykonania pogłębionej termomodernizacji i na niewykorzystanie potencjału redukcji zużycia energii w tych budynkach. Kompleksowa modernizacja energetyczna wraz z wykorzystaniem instalacji OZE i wymianą źródeł ciepła prowadzi do większej redukcji zużycia energii cieplnej i elektrycznej. Ponadto warunkiem wstępnym takich inwestycji jest przeprowadzenie właściwej oceny potrzeb i metod osiągnięcia oszczędności energii w sposób opłacalny, tak aby czynnikiem decydującym o wyborze takich inwestycji był najlepszy stosunek wykorzystania zasobów do osiągniętych rezultatów. Koszty realizacji takich projektów powinny być adekwatne do realizowanego zakresu inwestycji i potencjalnych oszczędności energii. Poza tym obowiązkowym warunkiem poprzedzającym realizację takich projektów jest przeprowadzenie audytów energetycznych, z których będzie można zweryfikować faktyczne oszczędności energii. Dlatego też podmioty publiczne i prywatne muszą sporządzać swoje plany w oparciu o oceny potrzeb obejmujące wykazy wszystkich posiadanych budynków oraz związane z nimi koszty energii i w których należy priorytetowo traktować budynki o największym potencjale w zakresie oszczędności energii. Wsparcie gospodarki niskoemisyjnej w tym priorytecie inwestycyjnym będzie jednym z elementów tzw. planów gospodarki niskoemisyjnej przygotowanych przez gminy, mogących zawierać miejskie audyty energetyczne. Przygotowywanie takich dokumentów wspierane jest w ramach perspektywy finansowej 2007 - 2013 ze środków PO IŚ. Każdy taki program musi być regularnie monitorowany pod kątem kształtowania się kosztów przypadających na jednostkę zaoszczędzonej energii oraz planowanego i osiągniętego okresu zwrotu nakładów. Dlatego też kluczowe w ramach oceny takich projektów będzie kryterium efektywności kosztowej w powiązaniu z osiąganymi efektami ekologicznymi w stosunku do planowanych nakładów finansowych. Poza tym o wsparciu takich projektów decydować będą także inne osiągnięte rezultaty w stosunku do planowanych nakładów finansowych (np. wielkość redukcji CO₂).

Przewiduje się, że wsparcie w ramach tego priorytetu skierowane będzie głównie na kompleksową modernizację energetyczną budynków użyteczności publicznej i budynków mieszkalnych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne, w tym również w zakresie związanym m.in. z ociepleniem obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne, przebudową systemów grzewczych (wraz z wymianą źródła ciepła oraz podłączeniem do niego lub modernizacją przyłącza), systemów wentylacji i klimatyzacji, instalacją OZE w modernizowanych energetycznie budynkach, instalacją systemów chłodzących, w tym również z OZE, wprowadzenie systemów zarządzania energią. W budynkach powinny być stosowane instalacje OZE, które będą zapewniały przynajmniej częściowe pokrycie

³⁶ Kompleksowa modernizacja energetyczna nie będzie się ograniczać tylko do jednego elementu.

zapotrzebowania na energię w tych budynkach, pełniąc jednocześnie rolę demonstracyjną i edukacyjną. W ramach opisywanego obszaru instalacja OZE budowana na/przy budynkach musi być w pełni dedykowana potrzebom energetycznym obiektu, a jedynie niewykorzystana część energii elektrycznej może być oddawana do sieci dystrybucyjnej. Wsparciem mogą również zostać objęte działania związane z przygotowaniem audytów energetycznych takich budynków oraz prac projektowych w formie dotacji. Podobną formę wsparcia przewiduje się również w przypadku kompleksowej modernizacji energetycznej budynków publicznych. Zarówno w przypadku budynków użyteczności publicznej, jak i mieszkaniowych nie wyklucza się zastosowania różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego, przy realizacji takich projektów biorąc pod uwagę inne dostępne mechanizmy wsparcia tego sektora.

Uzupełniając, w celu zainicjowania zmian w tym sektorze środki mogą być również przeznaczone na stworzenie ogólnopolskiego systemu wsparcia doradczego dla sektora publicznego i mieszkaniowego w zakresie efektywności energetycznej oraz OZE.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie kompleksowej modernizacji energetycznej budynków użyteczności publicznej i mieszkaniowych wraz z wymianą wyposażenia tych obiektów na energooszczędne w zakresie związanym m.in. z:

- ociepleniem obiektu, wymianą okien, drzwi zewnętrznych oraz oświetlenia na energooszczędne;
- przebudową systemów grzewczych (wraz z wymianą i przyłączeniem źródła ciepła), systemów wentylacji i klimatyzacji, zastosowanie automatyki pogodowej i systemów zarządzania budynkiem;
- budową lub modernizacją wewnętrznych instalacji odbiorczych oraz likwidacją dotychczasowych źródeł ciepła;
- instalacją mikrogeneracji lub mikrotrigeneracji na potrzeby własne,
- instalacją OZE w modernizowanych energetycznie budynkach;
- instalacją systemów chłodzących, w tym również z OZE.

Działania te mogą być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji sieci ciepłowniczych oraz rozwoju wysokosprawnej kogeneracji prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych oraz miast regionalnych i subregionalnych), państwowych jednostek budżetowych, spółdzielni mieszkaniowych oraz wspólnot mieszkaniowych, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy korzystający ze wspartej infrastruktury.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, przede wszystkim wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie), regionalnych i subregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym i pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy, zaś tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w uzasadnionych przypadkach, w szczególności w przypadku miast posiadających Strategie *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT).

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego poza wsparciem bezzwrotnym przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej, tj. w tym instrumentów finansowych oraz różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba gospodarstw domowych z lepszą klasą zużycia energii	gospodarstwa domowe	FS	n/d	95 000	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej	MW	FS	n/d	75	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂	FS	n/d	250 000	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Zmniejszenie zużycia energii pierwotnej w budynkach publicznych	kWh/rok	FS	n/d	300 000	SL 2014-2020	Rocznie
5.	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	2 700 000	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.4 *Rozwijanie i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji działających na niskich i średnich poziomach napięcia*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie zużycia poprzez wdrożenie elementów sieci inteligentnych, a także do rozwoju energetyki prosumenckiej.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ³⁷	GUS/ Eurostat	rocznie
2.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ³⁸	GUS/ KOBIZE	rocznie

Zakres interwencji

Rozwój systemu inteligentnych sieci energetycznych w znacznym stopniu ułatwi również wzrost wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Stan techniczny elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych w Polsce stanowi jedną z największych barier rozwoju energetyki odnawialnej. Istnieje zatem ogromna potrzeba wsparcia rozwoju sieci, w tym z wdrożeniem technologii *smart*, gdyż od ich jakości zależy również wypełnienie przez Polskę pułapów udziału energii odnawialnej w ogólnym wolumenie energii. Wsparcie inteligentnych sieci dystrybucyjnych wpłynie także na wzrost bezpieczeństwa energetycznego poszczególnych regionów kraju oraz jakość i ciągłość zasilania odbiorców, co jest niezmiernie potrzebne i ważne. Każde takie wsparcie przyczyni się do przyspieszenia poprawy standardów zasilania odbiorców i uzyskania standardów zbliżonych do poziomu krajów wysoko rozwiniętych, w tym odnoszących się do ochrony środowiska, co bezpośrednio przekłada się na rozwój gospodarczy kraju i regionów.

Dla wprowadzenia inteligentnych sieci istotne jest wprowadzenie taryf wielostrefowych i dynamicznych, układów pomiarowo-rozliczeniowych wyposażonych w określone, zaawansowane funkcjonalności, w tym dwustronną komunikację z systemami informatycznymi przedsiębiorstwa energetycznego oraz budowanie jednolitego, ogólnokrajowego systemu gromadzenia i przekazywania danych. Wdrożenie rozwiązań *smart grid* wzmocni rolę odbiorcy końcowego, przyczyniając się do zmiany zachowań konsumenckich odbiorców energii na świadome zachowania prosumenckie, gdzie odbiorca energii stanie się aktywnym uczestnikiem rynku energii elektrycznej w pełni zarządzającym poborem energii.

Na potrzeby realizacji Priorytetu I przyjmuje się, że *smart grid* to sieć elektroenergetyczna, która może w sposób efektywny kosztowo i funkcjonalnie integrować zachowania i działania wszystkich przyłączonych do niej użytkowników – w tym również wytwórców, odbiorców oraz użytkowników będących zarazem wytwórcami i odbiorcami w celu zapewnienia efektywnego i zrównoważonego pod względem ekonomicznym systemu energetycznego, o niskim poziomie strat oraz wysokim poziomie jakości oraz bezpieczeństwa dostaw i ochrony.

³⁷ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

³⁸ Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

Smart grid w ramach Priorytetu I to m.in. linie, stacje, rozdzielnie, transformatory, łączniki, automatyka i zabezpieczenia, systemy pomiarowe, systemy komunikacji i systemy IT. W ramach obszaru przewiduje się objąć wsparciem budowę inteligentnych sieci o charakterze pilotażowym i demonstracyjnym, poprzez modernizację i rozbudowę systemów dystrybucyjnych niskiego i średniego napięcia związanych z wdrożeniem technologii „smart” mającą na celu zwiększenie możliwości przyłączania OZE oraz ograniczenie strat sieciowych, w tym także zakup i montaż inteligentnych układów pomiarowych. Ponadto planuje się, że wsparcie skierowane będzie również na sfinansowanie pilotażowych i demonstracyjnych programów zarządzania popytem, aplikacji do monitorowania obciążeń poszczególnych elementów sieci dystrybucyjnej oraz działań informacyjno-szkoleniowych. Efektem wdrożenia inteligentnych technologii w dystrybucji energii elektrycznej będzie zintensyfikowanie rozwoju odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności energetycznej poprzez optymalizację i racjonalizację zużycia energii elektrycznej, a w konsekwencji wpływ na osiągnięcie celów pakietu klimatyczno - energetycznego UE. Z uwagi na specyfikę takich projektów przewiduje się, że wsparcie będzie ograniczone do realizacji pilotażowych i demonstracyjnych projektów w tym zakresie, głównie na terenach miejskich. Dotacje bezzwrotne są w przypadku przedsięwzięć realizowanych przez operatorów systemu dystrybucji, instrumentem zapewniającym ograniczenie podnoszenia opłat przesyłowych uczestników rynku energii.

Ze względu na specyfikę projektów sieciowych, które realizowane są przez ograniczoną liczbę podmiotów, projekty dla tego obszaru wyłaniane będą w trybie pozakonkursowym i przygotowywane w formie tzw. *project pipeline*.

Biorąc powyższe pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa lub przebudowa w kierunku inteligentnych sieci dystrybucyjnych średniego, niskiego napięcia dedykowanych zwiększeniu wytwarzania w OZE i/lub ograniczaniu zużycia energii, w tym wymiana transformatorów;
- kompleksowe pilotażowe i demonstracyjne projekty wdrażające inteligentne rozwiązania na danym obszarze mające na celu optymalizację wykorzystania energii wytworzonej z OZE i/lub racjonalizację zużycia energii;
- inteligentny system pomiarowy - (wyłącznie jako element budowy lub przebudowy w kierunku inteligentnych sieci elektroenergetycznych dla rozwoju OZE i/lub ograniczenia zużycia energii).

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest głównie dla przedsiębiorców.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z sieci elektroenergetycznych.

Terytorialny obszar realizacji

Działania planowane do realizacji w ramach priorytetu inwestycyjnego mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki, przekładając się na poprawę efektywności ekonomicznej oraz wzrost konkurencyjności. Dotyczy to w szczególności obszarów miejskich, gdzie poprawa efektywności energetycznej i optymalizacja zużycia energii poprawi stabilność dostaw energii do odbiorców końcowych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie pozakonkursowym. Zastosowanie trybu pozakonkursowego, ze względu na specyfikę obszaru

wsparcia, umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące sieci elektroenergetycznej (przyłączenia do KSE oraz pilotażowe/demonstracyjne sieci inteligentne). Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym, przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

Nie przewiduje się realizacji dużych projektów w priorytecie inwestycyjnym.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba dodatkowych użytkowników energii podłączonych do inteligentnych sieci	użytkownicy	FS	n/d	451 000	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.5 *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji i przesyłu. Działania przewidziane w przedmiotowym priorytecie ukierunkowane będą na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń, co przyczyni się do poprawy jakości powietrza na terenach miejskich.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ³⁹	GUS/ Eurostat	Rocznie
2.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ⁴⁰	GUS/ KOBIZE	Rocznie

³⁹ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

⁴⁰ Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

Zakres interwencji

W ramach gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie do obszarów (głównie miejskich) posiadających uprzednio przygotowane plany gospodarki niskoemisyjnej. Dokumentem takim może być każda lokalna strategia odnosząca się do kwestii związanej z zapewnieniem lokalnego bezpieczeństwa energetycznego, a także przyczyniająca się do osiągnięcia celów pakietu energetyczno-klimatycznego 3x20 (w przypadku Polski 2x20 i 1x15% w zakresie OZE).

Mając na uwadze zwiększenie efektywności energetycznej oraz ograniczenie emisji dwutlenku węgla w miastach wskazana jest poprawa efektywności dystrybucji ciepła do odbiorców (w szczególności poprzez modernizację oraz rozbudowę sieci ciepłowniczych) oraz poprawa sprawności wytwarzania ciepła poprzez zmianę źródeł ciepła na jednostki wysokosprawnej kogeneracji.

Inwestycje w sieci ciepłownicze związane są ze zmniejszeniem strat energii powstających w procesie przesyłania i dystrybucji ciepła, w efekcie czego prowadzą do poprawy wydajności systemu ciepłowniczego. Korzyścią wynikającą z realizacji inwestycji, poza zwiększeniem efektywności energetycznej, jest również poprawa jakości powietrza poprzez ograniczenie emisyjności gospodarki związanej m.in. z wymianą źródła ciepła oraz zmniejszeniem awaryjności systemu, a tym samym ograniczenie strat ciepła i spadek zużycia wody, co prowadzi do ograniczenia poziomu kosztów eksploatacyjnych. Dodatkowo inwestycje przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa dostaw ciepła oraz zmniejszenia zużycia energii pierwotnej.

W ramach inwestycji wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej przewiduje się, że wsparcie będzie ukierunkowane m.in. na projekty takie, jak:

- budowa, rozbudowa lub modernizacja sieci ciepłowniczej i chłodniczej, również poprzez wdrażanie systemów zarządzania ciepłem i chłodem wraz z infrastrukturą wspomagającą;
- wymiana źródeł ciepła.

Działania te mogą być prowadzone w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i chłód.

Uzupełniające działania wymienione w *Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych* (ZIT) będą mogły otrzymać wsparcie w ramach regionalnych programów operacyjnych. Przewiduje się możliwość zastosowania instrumentów zwrotnych oraz różnych form partnerstwa publiczno-prywatnego przy realizacji takich projektów, chociaż nie wyklucza się także możliwości wsparcia poprzez dotacje przy uwzględnieniu zasad pomocy publicznej.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach osi priorytetowej wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych (w szczególności dla miast wojewódzkich i ich obszarów funkcjonalnych oraz miast regionalnych i subregionalnych), organizacji pozarządowych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspieranej infrastruktury.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki i będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, przede wszystkim wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie), regionalnych i subregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowym oraz pozakonkursowym. Podstawowym trybem wyboru będzie tryb konkursowy, zaś tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku miast posiadających Strategie *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT).

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość wybudowanej lub zmodernizowanej sieci ciepłowniczej	km	FS	n/d	480	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂	FS	n/d	128 500	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	1 127 000	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.7 *Promowanie wykorzystywania wysokosprawnej kogeneracji ciepła i energii elektrycznej w oparciu o zapotrzebowanie na ciepło użytkowe*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do zwiększenia efektywności energetycznej na poziomie produkcji oraz udziału odnawialnych źródeł energii w bilansie energetycznym, co pozwoli zredukować emisje zanieczyszczeń pochodzących z tzw. niskiej emisji. Interwencja przyczyni się również do poprawy jakości powietrza.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zużycie energii pierwotnej	Mtoe	n/d	96,9	2010	ok. 96 Mtoe ⁴¹	GUS/ Eurostat	Rocznie
2.	Emisja gazów cieplarnianych	1990 = 100	n/d	87	2011	79,4 ⁴²	GUS/ KOBIZE	Rocznie

Zakres interwencji

Proces wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w wysokosprawnej kogeneracji jest jednym z najbardziej efektywnych sposobów przetwarzania energii pierwotnej. Poprzez równoczesne wytwarzanie ciepła i energii elektrycznej lub mechanicznej w trakcie tego samego procesu technologicznego (w jednostkach kogeneracji o zainstalowanej mocy elektrycznej powyżej 1 MW) zapewnia się oszczędność energii pierwotnej w wysokości ponad 10% w porównaniu z wytwarzaniem energii elektrycznej i ciepła w układach rozdzielonych. Działania inwestycyjne związane z kogeneracją wynikają głównie z wymogów środowiskowych, jednocześnie skutkują wyższą kosztów wytwarzania. Biorąc pod uwagę, że polityka taryfowa ograniczająca możliwości wzrostu cen, a przez to nie zapewnia rentowności powyższych działań, dlatego też wsparcie powinno przynajmniej częściowo rekompensować wzrost kosztów ich utrzymania i obsługi.

W ramach działań związanych z wysokosprawnym wytwarzaniem w skojarzeniu, przewiduje się, że wsparcie skierowane będzie na budowę lub rozbudowę jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w technologii wysokosprawnej kogeneracji oraz przebudowę jednostki wytwarzania ciepła, w wyniku której jednostki te zostaną zastąpione jednostkami wytwarzania energii w technologii wysokosprawnej kogeneracji. Wspierane będą również projekty wykorzystujące OZE. Ponadto planuje się, że wsparcie zostanie skierowane na budowę przyłączy do sieci ciepłowniczej dla jednostek wytwarzających energię elektryczną i ciepła w skojarzeniu, w tym i z OZE. W przypadkach takich projektów przewiduje się zastosowanie instrumentów zwrotnych, które wezmą pod uwagę istniejące w Polsce dostępne prorynkowe mechanizmy wsparcia tego sektora. Rozwój wysokosprawnej kogeneracji oraz sieci będzie mógł następować w koordynacji z realizacją projektów z zakresu modernizacji energetycznej budynków prowadzących do zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło i energię elektryczną.

⁴¹ Za Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju 2020.

⁴² Oszacowanie uwzględnia szacunki KOBIZE dotyczące limitów emisji ETS oraz utrzymanie liniowego spadku tych limitów po 2020 r.

Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu;
- budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu z OZE;
- budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania ciepła w wyniku której jednostki te zostaną zastąpione jednostkami wytwarzania energii w skojarzeniu;
- budowa lub przebudowa jednostek wytwarzania ciepła w wyniku której jednostki te zostaną zastąpione jednostkami wytwarzania energii w skojarzeniu z OZE;
- budowa przyłączy do sieci ciepłowniczych do wykorzystania ciepła użytkowego wyprodukowanego w jednostkach wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w skojarzeniu wraz z budową przyłączy wyprowadzających energię do krajowego systemu przesyłowego.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organom i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, organizacji pozarządowych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspartej infrastruktury.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Inwestycje realizowane w ramach priorytetu mają istotny wpływ dla wszystkich obszarów gospodarki i będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach miejskich.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie konkursowy.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W odniesieniu do obszarów wsparcia w ramach priorytetu inwestycyjnego, poza wsparciem bezzwrotnym przewiduje się wsparcie również w formie zwrotnej. Ostateczne rozstrzygnięcie o zakresie i formie wsparcia zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Przewiduje się, że priorytet inwestycyjny może zostać objęty zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

Nie przewiduje się realizacji dużych projektów w priorytecie inwestycyjnym.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach wysokosprawnej kogeneracji	szt.	FS	n/d	96	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych jednostek wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w ramach wysokosprawnej kogeneracji z OZE	szt.	FS	n/d	72	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Szacowany spadek emisji gazów cieplarnianych	tony ekwiwalentu CO ₂	FS	n/d	2 000 000	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii odnawialnej	MW	FS	n/d	500	SL 2014-2020	Rocznie
5.	Dodatkowa zdolność wytwarzania energii elektrycznej i ciepłej w warunkach wysokosprawnej kogeneracji	MW	FS	n/d	1000	SL 2014-2020	Rocznie

Ramy wykonania

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	FS	n/d	152,8	1 452,0	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Zmniejszenie zużycia energii końcowej	GJ/rok	FS	n/d	-	4 910 488	SL 2014-2020	Dany wskaźnik jest najbardziej uniwersalnym wskaźnikiem dla osi, ponieważ dotyczy priorytetów inwestycyjnych 4.2, 4.3 oraz 4.5 obejmujących około 54% alokacji osi.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Zaakceptowane wnioski o dofinansowanie	-	FS	n/d	TAK	-	dane instytucji	Każdy priorytet inwestycyjny będzie zawierać listę dokumentów, które należy złożyć razem z wnioskiem o dofinansowanie, m.in. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, która jest kluczowym dokumentem warunkującym realizację inwestycji oraz dokumenty świadczące o zbilansowaniu finansowym projektu – te dwa dokumenty warunkują powodzenie inwestycji.

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji		Forma finansowania		Terytorium		Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota
05	105,0	01	1 528,4	00	1 528,4	00	1 528,4
06	45,0	Razem	1 528,4	Razem	1 528,4	Razem	1 528,4
011	60,0						
012	6,0						
013	75,0						
014	9,0						
015	180,7						

Obszar interwencji		Forma finansowania		Terytorium		Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota
016	271,0						
017	150,3						
018	102,1						
019	524,3						
Razem	1 528,4						

2.2.2. OŚ PRIORYTETOWA II: *Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu*

W ramach osi II. połączono priorytety inwestycyjne z dwóch celów tematycznych 5. i 6., tj. *Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami*. Integracja w jednej osi działań infrastrukturalnych i innych działań prośrodowiskowych, w tym związanych z adaptacją do zmian klimatu, zapewni spójność planowania i wdrażania projektów, a przez to przyczyni się to do lepszego osiągania założonych celów niż miałyby to miejsce w przypadku odrębnych osi priorytetowych. Koncentracja interwencji w ramach jednej osi finansowanej z Funduszu Spójności zapewni ponadto elastyczność w realizacji powiązanych ze sobą działań zmierzających do osiągnięcia celów określonych dla ww. celów tematycznych.

Działania w ramach osi będą koncentrować się na rozwoju infrastruktury w zakresie gospodarki odpadami i wodno-ściekowej, przeciwdziałaniu spadku różnorodności biologicznej, zwiększeniu możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym oraz wzmocnieniu odporności na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu. Motywacją do podejmowania działań na rzecz lepszego wykorzystania zasobów jest z jednej strony ich efekt gospodarczy, z drugiej strony zaś poprawa jakości życia ludzi dzięki zapewnieniu lepszego stanu środowiska.

Ochrona środowiska i adaptacja do zmian klimatu są zagadnieniami horyzontalnymi i nie powinny być rozpatrywane w oderwaniu od pozostałych obszarów interwencji Programu. Niezwykle istotny wpływ na poprawę stanu środowiska będą miały również działania realizowane w ramach innych osi Programu, np. dla poprawy jakości powietrza kluczowe znaczenie będą miały działania związane z ograniczeniem niskiej emisji (podejmowane w ramach I. osi priorytetowej) oraz wsparcie dla transportu przyjaznego środowisku (podejmowane w III. oraz częściowo IV. osi).

PRIORYTET INWESTYCYJNY 5.2 *Wspieranie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje zagrożeń przy jednoczesnym zwiększeniu odporności na klęski i katastrofy i rozwijaniu systemów zarządzania klęskami i katastrofami*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się osiągnięcia celu dotyczącego wzmocnienia odporności na zagrożenia związane ze zmianami klimatu oraz zwiększenia możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym (głównie powodziom i suszom) i reagowaniu na nie.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Pojemność obiektów małej retencji wodnej	dam ³	n/d	753 624 ⁴³	2012	844 836 ⁴⁴	ewaluacja ⁴⁵	Rocznie

⁴³ Wstępne określenie wartości bazowej - na podstawie danych GUS, do ew. weryfikacji w toku ewaluacji (na podstawie Planu ewaluacji PO IŚ 2014-2020).

⁴⁴ Oszacowanie na podstawie danych GUS, do ew. weryfikacji w toku ewaluacji (na podstawie Planu ewaluacji PO IŚ 2014-2020).

⁴⁵ Z uwagi na brak dostępności wskaźnika obejmującego zakres adekwatny do planowanego w ramach programu (monitoring GUS nie obejmuje w pełni przewidywanego w ramach niniejszego Priorytetu Inwestycyjnego zakresu wsparcia Programu) przewiduje się opracowanie odpowiedniej metodologii pomiaru. Metodologia stanie się podstawą ewentualnej weryfikacji wartości bazowej i docelowej oraz będzie stanowić podstawę monitoringu wskaźnika na potrzeby Programu.

Zakres interwencji

W ramach priorytetu inwestycyjnego będą realizowane działania nakierowane na zwiększenie możliwości zapobiegania zagrożeniom naturalnym, na które Polska jest szczególnie narażona, tj. powodzi i suszy oraz reagowania na nie. W związku z widocznymi brakami w obszarze właściwego planowania strategicznego w obszarze gospodarki wodnej w pierwszej kolejności wsparcie zostanie skierowane na opracowanie (lub aktualizację) odpowiednich dokumentów strategicznych i planistycznych wymaganych prawem unijnym lub krajowym. Dodatkowo, zgodnie z kierunkiem działań horyzontalnych wskazanych w *Strategicznym planie adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020*, będzie możliwe wsparcie opracowania planów adaptacji do zmian klimatu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców.

W ramach priorytetu inwestycyjnego preferowane będą projekty, w których wykorzystywane będą w jak największym stopniu naturalne metody ochrony przeciwpowodziowej. Działania techniczne koncentrowały się więc będą przede wszystkim na projektach mających na celu zwiększenie naturalnej retencji oraz z zakresu małej retencji. Realizacja projektów związanych z budową lub modernizacją urządzeń wodnych będzie dopuszczona pod warunkiem uwzględnienia ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą również działania infrastrukturalne nakierowane na wzmocnienie odporności na zagrożenia związane z negatywnymi efektami zmian klimatu na obszarach, które są szczególnie narażone (w szczególności na obszarach miejskich oraz na wybrzeżu Morza Bałtyckiego). Odporność miast na ekstremalne zjawiska meteorologiczne i ich następstwa jest relatywnie niewielka z powodu m.in.: ograniczenia powierzchni biologicznie czynnych, wielkopowierzchniowego uszczelnienia gruntów, dużej gęstości zabudowy i zaludnienia. Istotnym problemem jest również brak lub istnienie nieefektywnych systemów zagospodarowania wód opadowych, których prawidłowe funkcjonowanie pozwoliłoby na przeciwdziałanie podtopieniom i zalaniom oraz umożliwiłoby retencjonowanie wody i wykorzystywanie jej w okresach suchych. Wybrzeże Bałtyku jest natomiast obszarem występowania coraz silniejszych sztormów zimowych, które w połączeniu z coraz słabszym rozwojem morskiej pokrywy lodowej (wynikającej z ocieplania się klimatu), wzmagają procesy erozyjne i skutkują niszczeniem brzegów klifowych i akumulacyjnych. Zasadne jest więc podejmowanie działań zmierzających do przeciwdziałania bądź spowalniania powyższych procesów, z zastrzeżeniem potrzeby zachowania naturalnych procesów dynamiki brzegowej. W pierwszej kolejności powinny być realizowane prace z zakresu ochrony biotechnicznej (ochrona lekka) oraz inwestycje zintegrowane, w których wykonywane z materiałów pochodzenia naturalnego budowle hydrotechniczne (ochrona ciężka) wspierane będą działaniami wykorzystującymi metody biotechniczne.

Dopełnieniem powyższych interwencji będą działania w obszarze zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem związane z tworzeniem i wdrażaniem efektywnych systemów zarządzania ryzykiem oraz w zakresie wsparcia systemu ratowniczego. Uzupełniająco wspierany będzie również system monitoringu środowiska.

Szczególny nacisk położony zostanie również na realizację działań miękkich, promujących zbudowanie odpowiedniej bazy wiedzy w zakresie skutków zmian klimatu i adaptacji do nich, a także reagowania na zagrożenia z nimi związane oraz prowadzenie szeroko zakrojonych działań szkoleniowych i kampanii edukacyjnych w tym zakresie.

Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- o opracowanie lub aktualizacja dokumentów strategicznych wymaganych prawem unijnym lub krajowym lub przewidzianych w *Strategicznym planie adaptacji dla obszarów i sektorów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020*;
- o poprawa bezpieczeństwa powodziowego i przeciwdziałanie suszy;
 - projekty mające na celu zwiększenie naturalnej retencji (np: renaturyzacja przekształconych cieków wodnych, obszarów zalewowych oraz obszarów wodno-błotnych);
 - projekty z zakresu małej retencji (realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa);
 - budowa lub modernizacja urządzeń wodnych – pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.
- o zabezpieczenie przed skutkami zmian klimatu obszarów szczególnie wrażliwych:
 - zagospodarowanie wód opadowych (w tym: systemy zbierania i retencjonowania wody opadowej, budowa/modernizacja sieci kanalizacji deszczowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą), w szczególności na obszarach miejskich;
 - ochrona brzegów morskich w szczególności przy zastosowaniu metod przyrodniczych lub metod hydrotechnicznych wspartych metodami przyrodniczymi opartymi na ochronie biotechnicznej, z uwzględnieniem potrzeby zachowania naturalnych procesów dynamiki brzegowej).
- o działania wspierające:
 - rozwój systemów wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń oraz wsparcie systemu ratownictwa chemiczno-ekologicznego i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii;
 - wsparcie systemu monitorowania środowiska;
 - działania informacyjno-edukacyjne na temat zmian klimatu i adaptacji do nich (w tym dotyczących naturalnych metod ochrony przeciwpowodziowej) dla szerokiego grona odbiorców;
 - tworzenie bazy wiedzy w zakresie zmian klimatu i adaptacji do nich.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz nadzorowanych lub podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, organizacji pozarządowych, jednostek naukowych przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami. Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów poszczególnych osi priorytetowych.

W przypadku projektów objętych daną osią priorytetową, szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej.

Planowane wykorzystanie dużych projektów

Na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w szczególności *Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030* (SPA 2020). Uwzględniona zostanie również przygotowana wstępna ocena ryzyka powodziowego dla Polski, określająca obszary, dla których istnieje duże ryzyko powodziowe. Dla tych obszarów będą sporządzone mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego. Ponadto zostaną wyznaczone obszary narażone na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wałów przeciwpowodziowych. Uzupełnieniem map zagrożenia powodziowego będą mapy ryzyka powodziowego (oba dokumenty będą podstawą do opracowania planów zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszarów dorzeczy i regionów wodnych).

Wsparcie podejmowane w ramach osi priorytetowej będzie miało charakter komplementarny do inwestycji realizowanych na obszarach wiejskich i zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich. Niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte PO IS będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Będą one również oddziaływały na różnorodność biologiczną, gatunki, siedliska i obszary chronione.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Objętość retencjonowanej wody	m ³	FS	n/d	2 500 000	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba jednostek służb ratowniczych wspartych do prowadzenia akcji ratowniczych i usuwania skutków awarii katastrof	szt.	FS	n/d	16	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.1 Inwestowanie w sektor gospodarki odpadami celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych określonych przez państwa członkowskie

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami oraz zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej.

Zostanie to osiągnięte dzięki racjonalizacji systemu gospodarki odpadami.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Udział odpadów komunalnych niepodlegających składowaniu w ogólnej masie odpadów komunalnych	%	n/d	24	2011	60	dane Eurostat dla Polski ⁴⁶	Rocznie
2.	Udział odpadów komunalnych zbieranych selektywnie w masie wszystkich zebranych odpadów komunalnych w skali kraju	%	n/d	10	2011	50 ⁴⁷	GUS	Rocznie

Zakres interwencji

Pomimo postępu, jaki został dokonany w ostatnich latach w obszarze gospodarki odpadami konieczny jest wzmożony rozwój infrastruktury umożliwiającej prowadzenie gospodarki odpadami w zgodzie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami. Działania będą podejmowane w tych regionach gospodarki odpadami, w których w celu zapewnienia kompleksowego systemu gospodarki odpadami komunalnymi uwzględniono komponent dotyczący termicznego przekształcania odpadów⁴⁸.

W ramach priorytetu inwestycyjnego będzie wspierany przede wszystkim rozwój systemu gospodarki odpadami komunalnymi mający na celu zastąpienie przeważającego obecnie sposobu zagospodarowania tych odpadów (tj. poprzez składowanie) innymi bardziej zrównoważonymi metodami. Realizowane będą projekty, w zakresie rozwoju infrastruktury pozwalającej na wykorzystywanie właściwości materiałowych odpadów oraz projekty, w ramach których będą wykorzystywane energetyczne właściwości odpadów poprzez termiczne ich przekształcanie z odzyskiem energii.

⁴⁶ Wartość wskaźnika szacowana na podstawie następujących zmiennych i według następującej formuły: $(Total\ waste\ treatment) - (Deposit\ onto\ or\ into\ land) / (Waste\ generated)$.

⁴⁷ Oszacowanie uwzględniające wymogi Dyrektywy 2008/98/WE.

⁴⁸ Kompleksowe inwestycje w zakresie rozwoju systemu gospodarki odpadami komunalnymi realizowane w regionach gospodarki odpadami komunalnymi, w których nie przewidziano komponentu dotyczącego termicznego przekształcania odpadów, zapewniające zintegrowane podejście zgodne z hierarchią sposobów postępowania z odpadami na poziomie wynikającym ze zobowiązań akcesyjnych, będą realizowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO).

Instalacje do termicznego przekształcania odpadów będą stanowić element projektów kompleksowych, w ramach których będzie podejmowany szereg inwestycji w celu uzupełnienia systemu gospodarki odpadami z uwzględnieniem hierarchii postępowania z odpadami. W przypadku, gdy istniejący system będzie zapewniał zgodność z tą hierarchią a do jego domknięcia będzie konieczna budowa instalacji do termicznego przekształcania odpadów, inwestycja taka będzie mogła być zrealizowana jako samodzielny projekt. Warunkiem wsparcia inwestycji będzie ich uwzględnienie w planach inwestycyjnych w zakresie gospodarki odpadami komunalnymi zatwierdzonych przez Ministra Środowiska.

Ponadto wspierane będą działania związane z racjonalizacją gospodarki odpadami oraz zasobami w sektorze przedsiębiorstw. Wdrażane będą m.in. niskoodpadowe technologie produkcji w celu zrównoważonego wykorzystania zasobów w produkcji przemysłowej.

Przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- infrastruktura niezbędna do zapewnienia kompleksowej gospodarki odpadami w regionie, w tym w zakresie systemów selektywnego zbierania odpadów;
- instalacje do termicznego przekształcania zmieszanych odpadów komunalnych oraz frakcji palnej wydzielonej z odpadów komunalnych z odzyskiem energii;
- absorpcja technologii, w tym innowacyjnych, w zakresie zmniejszania materiałochłonności procesów produkcji;
- racjonalizacja gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi, przez przedsiębiorców.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz nadzorowanych lub podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz miast regionalnych i subregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej, ewentualnie rozważa się wykorzystanie form zwrotnych. Ostateczne rozstrzygnięcie w tym zakresie zostanie podjęte po przeprowadzeniu analizy zgodnie z art. 37 rozporządzenia ogólnego. Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów związanych z racjonalizacją gospodarki odpadami, w tym odpadami niebezpiecznymi realizowanych przez przedsiębiorców.

Planowane wykorzystanie dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu. Na obecnym etapie brak jednak podstaw do wskazania dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami oraz wojewódzkimi planami inwestycyjnymi. Wsparcie podejmowane w ramach osi priorytetowej zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich, niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte PO IS będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich i obejmować docelowo grupę miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz w sposób pośredni miasta regionalne i subregionalne, w zakresie wynikającym z wojewódzkich planów gospodarki odpadami oraz wojewódzkich planów inwestycyjnych.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych zakładów zagospodarowywania odpadów	szt.	FS	n/d	6 ⁴⁹	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.2. Inwestowanie w sektor gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska oraz zaspokojenia wykraczających poza te zobowiązania potrzeb inwestycyjnych, określonych przez państwa członkowskie

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami oraz zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej.

Zostanie to osiągnięte dzięki uzupełnieniu systemu gospodarki wodno-ściekowej.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków	%	n/d	68,6	2012	70,2 ⁵⁰	GUS	Rocznie

⁴⁹Do ew. weryfikacji na podstawie zgłoszonego zapotrzebowania i doświadczeń w realizacji tego typu inwestycji w perspektywie 2007-2013.

⁵⁰ Oszacowanie dokonane na podstawie założeń sformułowanych na bazie danych z projektu aktualizacji KPOŚK aktualnych na moment przygotowywania niniejszych zapisów (dane udostępnione przez Ministerstwo Środowiska).

Zakres interwencji

W zakresie poprawy stanu i ilości zasobów wodnych oraz ochrony Morza Bałtyckiego w Polsce kluczowe działania, jakie będą podejmowane dotyczą więc ograniczania ładunku zanieczyszczeń z sektora komunalnego. W ramach priorytetu inwestycyjnego wspierane będą projekty, które przyczynią się do wypełniania przez Polskę zobowiązań unijnych (w szczególności Dyrektywy 91/271/EWG r. dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych). Finansowana więc będzie zarówno budowa nowej infrastruktury jak i modernizacja istniejących już obiektów m.in. poprzez zastosowanie nowoczesnych technologii, podwyższonego stopnia usuwania biogenów lub zwiększenia przepustowości systemu. W związku z intensywną rozbudową infrastruktury związanej ze zbieraniem i oczyszczaniem ścieków komunalnych obszarem wspieranym będzie także gospodarka osadami ściekowymi, w celu innego niż składowanie ich zagospodarowania. Dopuszczalne będzie również wspieranie, w ramach kompleksowych projektów, działań związanych z zaopatrywaniem ludności w wodę, w tym systemy zarządzania dystrybucją oraz likwidowania strat wody. Wsparcie zostanie skierowane także na absorpcję innowacyjnych rozwiązań w zakresie zwiększania efektywności oczyszczania ścieków przemysłowych oraz ograniczania zużycia wody w procesach produkcyjnych.

Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- kompleksowej gospodarki wodno-ściekowej w aglomeracjach co najmniej 10 000 RLM (próg RLM nie dotyczy regionów lepiej rozwiniętych), w tym wyposażenie ich w:
 - ✓ systemy odbioru ścieków komunalnych, oczyszczalnie ścieków;
 - ✓ systemy i obiekty zaopatrzenia w wodę (wyłącznie w ramach kompleksowych projektów);
 - ✓ infrastrukturę zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych;
- racjonalizacji gospodarowania wodą w procesach produkcji oraz poprawa procesu oczyszczania ścieków przemysłowych.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz regionalnych i subregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej. Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów związanych z racjonalizacją gospodarowania wodą w procesach produkcji oraz poprawą procesu oczyszczania ścieków realizowanych przez przedsiębiorców.

Planowane wykorzystanie dużych projektów

Na obecnym etapie brak podstaw do wskazania dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności KPOŚK, krajowym i wojewódzkimi planami gospodarki odpadami lub planem zagospodarowania komunalnych osadów ściekowych. Wsparcie podejmowane w ramach priorytetu inwestycyjnego zasadniczo nie będzie wprost nakierowane na interwencję na obszarach wiejskich niemniej przewiduje się, że inwestycje objęte PO IŚ będą istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Realizowane inwestycje będą w dużej mierze zlokalizowane na terenach miejskich, w tym wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie), miast regionalnych i subregionalnych.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba dodatkowych osób korzystających z ulepszanego oczyszczania ścieków	RLM	FS	n/d	2 500 000	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych oczyszczalni ścieków	szt.	FS	n/d	150	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Długość wybudowanej, rozbudowanej lub zmodernizowanej kanalizacji sanitarnej	km	FS	n/d	8 000	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.4. *Ochrona i przywrócenie różnorodności biologicznej, ochrona i rekultywacja gleby oraz wspieranie usług ekosystemowych, także poprzez program „Natura 2000” i zieloną infrastrukturę*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zachowania i poprawy jakości środowiska naturalnego poprzez zrównoważone gospodarowanie zasobami oraz zwiększenie dostępności ludności do infrastruktury środowiskowej.

Zostanie to osiągnięte poprzez zahamowania spadku różnorodności biologicznej.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek obszarów Natura 2000	%	n/d	3,97	2013	100	GDOŚ	Rocznie

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	objętych planami zarządzania							

Zakres interwencji

Pomimo stosunkowo bogatych zasobów przyrodniczych w Polsce, konieczne jest podejmowanie dalszych wysiłków w celu przeciwdziałania czynnikom i zjawiskom powodującym spadek różnorodności biologicznej. W ramach osi priorytetowej podejmowane będą działania w różnych obszarach związanych z ochroną wybranych gatunków i siedlisk na terenach Parków Narodowych oraz obszarów Natura 2000 jak również poza obszarami chronionymi np. w korytarzach ekologicznych oraz w miejscach występowania gatunków zagrożonych. Wspierany będzie również rozwój narzędzi zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo. Realizowane będą także nowoczesne programy edukacyjne (na poziomie regionalnym i ogólnopolskim), stanowiące uzupełnienie powyższych działań, skierowane do szerokiego grona odbiorców.

Przewiduje się wsparcie następujących obszarów:

- ochrona in-situ i ex-situ zagrożonych gatunków i siedlisk przyrodniczych, w tym w ramach kompleksowych projektów ponadregionalnych;
- rozwój zielonej infrastruktury, w tym zwiększanie drożności korytarzy ekologicznych lądowych i wodnych mających znaczenie dla ochrony różnorodności biologicznej i adaptacji do zmian klimatu;
- opracowanie i wdrażanie dokumentów planistycznych zgodnie z kierunkami określonymi w *Priorytetowych Ramach Działań dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020 (PAF)* oraz w *Programie ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020*;
- opracowanie zasad kontroli i zwalczania w środowisku przyrodniczym gatunków obcych;
- wykonywanie wielkoobszarowych inwentaryzacji cennych siedlisk przyrodniczych i gatunków;
- wspieranie zrównoważonego zarządzania obszarami cennymi przyrodniczo;
- doposażenie ośrodków prowadzących działalność w zakresie edukacji ekologicznej (wyłącznie podlegające Parkom Narodowym);
- prowadzenie działań informacyjno-edukacyjnych w zakresie ochrony środowiska i efektywnego wykorzystania jego zasobów.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz nadzorowanych lub podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, organizacji pozarządowych, jednostek naukowych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów poszczególnych osi priorytetowych. W przypadku projektów objętych daną osią priorytetową, szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej.

Planowane wykorzystanie dużych projektów

Na obecnym etapie nie identyfikuje się dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, jednakże ze szczególną koncentracją działań na obszarach chronionych, w tym zwłaszcza na obszarach Natura 2000 oraz na terenach tworzących zieloną infrastrukturę. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym, w tym w szczególności: *Strategią Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko, Programem ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz z planem działań na lata 2014-2020, Priorytetowymi Ramami Działania dla sieci Natura 2000 na Wieloletni Program Finansowania UE w latach 2014-2020 (PAF).*

Przewiduje się, że inwestycje objęte PO IŚ będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach pozamiejskich i będą mogły istotnie oddziaływać na obszary wiejskie. Będą one również oddziaływały na różnorodność biologiczną, gatunki, siedliska i obszary chronione.

Wskaźniki typu output (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Powierzchnia siedlisk wspartych w zakresie uzyskania lepszego statusu ochrony	ha	FS	n/d	73 000	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.5 *Podjęmowanie przedsięwzięć mających na celu poprawę stanu jakości środowiska miejskiego, rewitalizację miast, rekultywację i dekontaminację terenów przemysłowych (w tym terenów powojaskowych), zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego poprawy stanu środowiska w ośrodkach miejskich.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Zmniejszenie zagrożeń dla środowiska i zdrowia ludzi w ośrodkach miejskich	skwantyfikowana miara jakościowa	n/d	b.d. ⁵¹	2013 ⁵²	pozytywna zmiana	ewaluacja	ad-hoc

Zakres interwencji

Koncentracja ludności na obszarach miejskich sprawia, że kwestie ochrony środowiska są w ich przypadku szczególnie ważne tym bardziej, że mają kluczowe znaczenie także dla zdrowia ludzkiego. Do głównych zagrożeń z jakimi borykają się mieszkańcy obszarów zurbanizowanych zalicza się zanieczyszczenia powietrza oraz występowanie obszarów zdegradowanych.

Kwestie związane z poprawą jakości powietrza na obszarach miejskich należy traktować jako zagadnienie horyzontalne i nie powinny być rozpatrywane w oderwaniu od pozostałych obszarów interwencji Programu. Kluczowe znaczenie z punktu widzenia poprawy jakości powietrza będą miały działania związane z ograniczeniem niskiej emisji jakie będą podejmowane w ramach I. osi priorytetowej oraz wsparcie dla transportu przyjaznego środowisku realizowane w III. oraz częściowo IV. osi.

W związku z powyższym wsparcie w zakresie ochrony powietrza w ramach priorytetu inwestycyjnego mogło zostać skoncentrowane na działaniach uzupełniających (niemniej także istotnych) związanych z ograniczaniem zanieczyszczeń generowanych przez przemysł, w szczególności przez **instalacje wymagające uzyskania pozwolenia zintegrowanego**. Wsparcie będzie kierowane ponadto do przedsiębiorstw wprowadzających mniej emisyjne, nowoczesne technologie produkcji skutkujące zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń. Oprócz korzyści środowiskowych podejmowane działania przyczynią się do poprawy konkurencyjności polskich przedsiębiorstw, które muszą ponieść znaczne koszty w związku z dostosowaniem swojej działalności do wymogów ochrony środowiska wynikających z prawa UE.

Ponadto w ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie zostanie skierowane także na **rekultywację na cele środowiskowe** obszarów zanieczyszczonych/zdegradowanych, co pozwoli na usunięcie zagrożenia dla zdrowia ludzi i środowiska. Potrzeba podjęcia takich działań została podkreślona m.in. w: *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* oraz *Założeniach krajowej polityki miejskiej*.

⁵¹ Metodologia i wartość bazowa do opracowania w toku ewaluacji (na podstawie Planu ewaluacji PO IŚ).

⁵² W przypadku realizacji ewaluacji w 2014 roku i możliwości metodologicznych ustanowienia wartości bazowej dla tego roku.

Uzupełniając w ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą również działania związane z rozwojem terenów zielonych, przyczyniających się do promowania miejskich systemów regeneracji i wymiany powietrza. Tereny zielone pełnią ważne dla ekosystemów miejskich funkcje biologiczne i wspomagają procesy napowietrzania miast. Ponadto działania te przyczynią się do powstrzymania fragmentacji przestrzeni miast i będą miały zdecydowanie pozytywne skutki dla poprawy jakości życia mieszkańców (pełnią istotne dla mieszkańców funkcje zdrowotne i rekreacyjne).

Prowadzenie ww. działań na obszarach miejskich przyczyni się również do zachowania równowagi przyrodniczej oraz wyrównywania szkód w środowisku wynikających z procesów urbanizacji oraz realizacji inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, nie mających alternatywy neutralnej przyrodniczo.

Przewiduje się wsparcie w szczególności dla następujących obszarów:

- ograniczanie emisji z zakładów przemysłowych;
- wsparcie dla zanieczyszczonych/zdegradowanych terenów;
- rozwój miejskich terenów zielonych.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparcie przewidziane jest m.in. dla organów władzy publicznej, w tym administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych, jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz działających w ich imieniu jednostek organizacyjnych, przedsiębiorców, a także podmiotów świadczących usługi publiczne w ramach realizacji obowiązków własnych jednostek samorządu terytorialnego nie będących przedsiębiorcami.

Główną grupą docelową są indywidualni użytkownicy korzystający z zasobów środowiska, w tym przede wszystkim mieszkańcy miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz regionalnych i subregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej. Szczególna uwaga na etapie selekcji zostanie skierowana na badanie stopnia osiągnięcia efektu ekologicznego. Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru projektów będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych w osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Planowane wykorzystanie instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej. Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów związanych z ochroną powietrza realizowanych przez dużych przedsiębiorców.

Planowane wykorzystanie dużych projektów

Na obecnym etapie nie identyfikuje się dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Interwencje będą lokalizowane zgodnie ze wskazaniem wynikającym z określonych dokumentów o charakterze strategicznym.

Inwestycje realizowane w ramach osi będą w istotnej mierze zlokalizowane na terenach zurbanizowanych, przede wszystkim miast wojewódzkich (i ich obszarów funkcjonalnych) oraz regionalnych i subregionalnych.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni):

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Łączna powierzchnia zrekultywowanych gruntów	ha	FS	n/d	300	SL 2014-2020	Rocznie

Ramy wykonania

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	FS	n/d	702,6	3 617,8	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Objętość retencjonowanej wody	m ³	FS	n/d	1 000 000	2 500 000	SL 2014-2020	Przewiduje się, że będzie to główny typ działań wspierany w ramach priorytetu inwestycyjnego 5.2.
3.	Wskaźnik produktu	Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych zakładów zagospodarowywania odpadów	Szt.	FS	n/d	-	6	SL 2014-2020	Projekty z zakresu gospodarki odpadami oraz gospodarki wodno-ściekowej będą łącznie reprezentowały ponad 50% alokacji przewidzianej na II. oś priorytetową.
4.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Posiadanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych ⁵³ przez beneficjentów projektów dot. zakładów zagospodarowywania odpadów	-	FS	n/d	TAK	-	dane instytucji	Posiadanie decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych stanowi kluczowy etap procesu realizacji inwestycji, warunkujący osiągnięcie zakładanych wartości wskaźników.
5.	Wskaźnik produktu	Liczba wybudowanych, rozbudowanych lub zmodernizowanych oczyszczalni ścieków	Szt.	FS	n/d	-	150	SL 2014-2020	Projekty z zakresu gospodarki odpadami oraz gospodarki wodno-ściekowej będą łącznie reprezentowały ponad 50% alokacji przewidzianej na II. oś priorytetową.
6.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Posiadanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych ⁵⁴ przez beneficjentów	-	FS	n/d	TAK	-	dane instytucji	Posiadanie decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych stanowi kluczowy etap procesu realizacji inwestycji warunkujący osiągnięcie

⁵³ Tj.: (1) zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp), a w przypadku braku mpzp – decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (decyzja o warunkach zabudowy lub decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego) dla wszystkich zadań objętych projektem, dla których jest to wymagane oraz (2) posiadanie decyzji środowiskowych dla wszystkich zadań, dla których wydanie decyzji jest wymagane.

⁵⁴ Tj.: (1) zgodność z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp), a w przypadku braku mpzp – decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (decyzja o warunkach zabudowy lub decyzja o lokalizacji inwestycji celu publicznego) dla wszystkich zadań objętych projektem, dla których jest to wymagane oraz (2) posiadanie decyzji środowiskowych dla wszystkich zadań, dla których wydanie decyzji jest wymagane.

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
		projektów dot. budowy, rozbudowy lub modernizacji oczyszczalni ścieków							zakładanych wartości wskaźników.

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji		Forma finansowania		Terytorium		Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota
020	259,1	01	3 808,2	00	3 808,2	00	3 808,2
021	431,8	Razem	3 808,2	Razem	3 808,2	Razem	3 808,2
022	86,4						
023	112,5						
024	202,5						
025	1 800,0						
026	96,1						
082	58,4						
083	25,0						
084	87,5						
085	425,0						
086	185,0						
087	29,2						
089	9,7						
Razem	3 808,2						

2.2.3. OŚ PRIORYTETOWA III: *Rozwój infrastruktury transportowej przyjaznej dla środowiska i ważnej w skali europejskiej*

W ramach osi III. połączono wybrane priorytety inwestycyjne z celów tematycznych 4. i 7., tj. *Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach* oraz *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*. Koncentracja wsparcia w tym obszarze w jednej osi priorytetowej finansowanej w całości z FS (sieci TEN-T, transport przyjazny środowisku) zapewni spójność oraz elastyczność w realizacji działań powiązanych ze sobą, choć zmierzających do osiągnięcia rezultatów z różnych celów tematycznych. Ponadto integracja w jednej osi działań transportowych zapewni spójność planowania i wdrażania projektów transportowych (w tym monitorowania postępu rzeczowego ich realizacji), a przez to przyczyni się do lepszego osiągania założonych celów, niż miałyby to miejsce w przypadku oddzielnych osi dla poszczególnych gałęzi transportu.

Koncentracja działań z różnych celów tematycznych przyczyni się do realizacji celu na poziomie osi związanego z poprawą dostępności terytorialnej kraju i zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na stan środowiska naturalnego. Działania podejmowane w ramach danej osi służyć będą również realizacji celów określonych dla osi I. dotyczącej gospodarki niskoemisyjnej.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 4.5. *Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego rozwoju i większego wykorzystania niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich	osoby ⁵⁵	n/d	167,1	2011	226,8 ⁵⁶	GUS na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu i bazy STRATEG	Rocznie

Zakres interwencji

Wsparcie transportu publicznego będzie jednym z elementów realizacji działań w ramach priorytetu inwestycyjnego 4.5, wynikających z przygotowanych przez samorządy planów gospodarki niskoemisyjnej. W obszarze transportu miejskiego kontynuowane będą działania mające na celu zmniejszenie zatłoczenia motoryzacyjnego w miastach, poprawę płynności ruchu i ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne w miastach i na ich

⁵⁵ Stosunek liczby przewozów pasażerskich komunikacją miejską (tj. zgodnie z metodologią GUS - sumy pasażerów przewiezionych wszystkimi środkami komunikacji miejskiej) do liczby ludności w miastach.

⁵⁶ Za *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

obszarach funkcjonalnych. Wsparcie będzie dotyczyło przedsięwzięć w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, wynikających z planów gospodarki niskoemisyjnej miast, służących podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości, atrakcyjności i komfortu. Przewiduje się wdrażanie projektów, które będą zawierać elementy redukujące/minimalizujące oddziaływania hałasu/drgań/ zanieczyszczeń powietrza oraz elementy promujące zrównoważony rozwój układu urbanistycznego i zwiększenie przestrzeni zielonych miasta. Projekty będą realizowane według najlepszej środowiskowo spośród badanych racjonalnych opcji ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązania danego problemu komunikacyjnego przy jak najmniejszym wpływie na klimat akustyczny i jakość powietrza (w szczególności minimalizacji emisji zanieczyszczeń powietrza) oraz redukcji gazów cieplarnianych. W miastach posiadających transport szynowy (tramwaje) preferowany będzie rozwój tej gałęzi transportu zbiorowego, natomiast w pozostałych miastach finansowane będą inne niskoemisyjne formy transportu miejskiego. Inwestycje będą miały charakter zarówno infrastrukturalny (w tym budowa, przebudowa, rozbudowa sieci szynowych, sieci energetycznych, zapleczy technicznych do obsługi i konserwacji taboru, centrów przesiadkowych oraz elementów wyposażenia dróg i ulic w infrastrukturę służącą obsłudze transportu publicznego i pasażerów), jak i taborowy, a także kompleksowy, obejmujący obydwa typy projektów. Realizowane będą także projekty wzbogacone o pozostałe komplementarne względem podstawowej infrastruktury liniowej elementy (inwestycje), w tym ITS, usprawniające funkcjonowanie całego systemu transportowego, dzięki którym nastąpi integracja infrastrukturalna istniejących środków transportu oraz dostosowanie systemu transportowego do obsługi osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Inwestycje w programie krajowym będą komplementarne z pozostałymi przedsięwzięciami realizowanymi w programach regionalnych, dotyczącymi przebudowy infrastruktury miejskiej wyprowadzającej z centrów miast indywidualny ruch samochodowy na rzecz transportu zbiorowego i wspomagającymi integrację przestrzenną i funkcjonalną poszczególnych podsystemów transportowych.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W obszarze transportu miejskiego beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia), w szczególności miasta wojewódzkie i ich obszary funkcjonalne oraz miasta regionalne i subregionalne (organizatorzy publicznego transportu zbiorowego) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła miast i ich obszarów funkcjonalnych, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z miejskiej infrastruktury transportowej i środków transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

Terytorialny obszar realizacji

W zakresie rozwoju transportu publicznego, wsparcie dedykowane zostanie obszarom strategicznej interwencji w ramach programu, jakimi są miasta i ich obszary funkcjonalne – głównie wojewódzkie oraz regionalne i subregionalne. Kryterium wsparcia będzie przygotowanie odpowiednich dokumentów planistycznych (plany gospodarki niskoemisyjnej).

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

Wybór projektów do dofinansowania w ramach priorytetu inwestycyjnego nastąpi w trybie pozakonkursowym lub konkursowym. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany wyłącznie w przypadku 18 miast wojewódzkich posiadających *Strategie Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (ZIT).

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celu priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej.

Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów zakupu/modernizacji taboru dla przewoźników świadczących usługi w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie odpowiednich umów.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych i linii metra	km	FS	n/d	168	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	FS	n/d	600	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.1 *Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju, a dodatkowo przyczyni się do poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba miast	szt.	n/d	6/18 ⁵⁷	2008	18/18 ⁵⁸	GDDKiA/	Rocznie

⁵⁷ Za Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

⁵⁸ j.w.

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
	wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami						MIR	
2.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	szt.	n/d	4/18 ⁵⁹	2008	18/18 ⁶⁰	PKP PLK/ MIR	Rocznie

Zakres interwencji

Wzmocnienie roli **transportu kolejowego** w zintegrowanym systemie transportowym kraju wymagać będzie skoncentrowania interwencji przede wszystkim na uzupełnianiu luk na głównych liniach (magistralach) kolejowych w TEN-T, dzięki czemu największe miasta zostaną połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych. Inwestycje będą obejmować modernizację i rehabilitację⁶¹ istniejących szlaków kolejowych, w szczególności w sieci TEN-T przy zapewnieniu pełnej zgodności prowadzonych działań z parametrami technicznymi wymaganymi dla infrastruktury kolejowej. Rehabilitacja, zgodnie z nowymi wytycznymi TEN-T, jest procesem, którego rezultatem jest przywrócenie pierwotnych parametrów konstrukcyjnych istniejącej infrastruktury kolejowej skutkujące osiągnięciem długotrwałej poprawy jakości tej infrastruktury (takie prace nie obejmują bieżącego utrzymania). Obok modernizacji i rehabilitacji, przewiduje się również budowę wybranych odcinków linii.

Ponadto realizowane będą prace obejmujące budowę i modernizację systemów zasilania trakcyjnego, sterowania ruchem kolejowym, inwestycje w infrastrukturę systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i towarowymi, poprawę stanu technicznego obiektów inżynierskich oraz zakupu specjalistycznego sprzętu technicznego.

Kontynuowane będzie wprowadzanie na najważniejszych szlakach kolejowych *Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym* (ERTMS), służącego zapewnieniu interoperacyjności kolei, prowadzeniu ruchu z prędkościami ponad 160 km/h oraz poprawie bezpieczeństwa na kolei. W tym celu realizowane będą również projekty dotyczące likwidacji miejsc niebezpiecznych (m.in. poprawa stanu przejazdów kolejowych), a także doposażające służby ratownicze (ratownictwo techniczne).

⁵⁹ Za *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁶⁰ j.w.

⁶¹ Definicja wraz z rozróżnieniem między modernizacją zgodna ze wskazaną w Dokumencie Implementacyjnym do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Kontynuowane będą projekty w zakresie modernizacji infrastruktury dworców i przystanków kolejowych oraz infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań technicznych związanych z obsługą osób z ograniczoną mobilnością).

Istotnym uzupełnieniem inwestycji na liniach kolejowych będą inwestycje mające na celu unowocześnienie (modernizacja i zakup) taboru kolejowego. Realizowane będą również inwestycje infrastrukturalne na liniach towarowych, na których parametry techniczne (w tym w szczególności prędkość, nośność, przepustowość i dopuszczalna długość składu) nie odpowiadają potrzebom współczesnych przewoźników oraz taborowe ukierunkowane przede wszystkim na potrzeby tych segmentów rynku przewozowego, w których transport kolejowy może odgrywać istotną rolę w średniej i dłuższej perspektywie czasu. Kolejowe inwestycje infrastrukturalne będą ukierunkowane również na poprawę dostępności portów morskich oraz poprawę stanu i rozwój infrastruktury intermodalnej, a także wzrost jej przepustowości.

W obszarze infrastruktury transportu drogowego realizowane w Programie będą projekty, których efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości pozwalającej na skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu wszystkich miast wojewódzkich z Warszawą. Budowane, przebudowywane lub rozbudowywane odcinki dróg ze środków Funduszu Spójności w osi III będą znajdowały się w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, przyczyniając się tym samym do poprawy spójności terytorialnej w skali europejskiej. Środki unijne w ramach programu krajowego zostaną skoncentrowane na budowie dróg ekspresowych, budowa autostrad zostanie zakończona ze środków krajowych, natomiast drogi niższych niż krajowe kategorii będą finansowane z programów regionalnych. W ciągach inwestycji obejmujących budowę, przebudowę lub rozbudowę dróg ekspresowych, realizowane będą również obwodnice miast. Dla usprawnienia metod zarządzania ruchem drogowym, w szczególności na drogach o dużym natężeniu ruchu, wykorzystywane będą systemy ITS, które przyczynią się nie tylko do usprawnienia warunków ruchu, ale dzięki przekazywanym informacjom o stanie ruchu, także do zwiększenia jego bezpieczeństwa. Interwencja w ramach osi ukierunkowana będzie również na inwestycje dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) na sieci TEN-T oraz poza siecią TEN-T, obejmujące zarówno inwestycje infrastrukturalne (engineering), doposażenie jednostek nadzoru nad ruchem drogowym i służb ratowniczych (ratownictwo techniczne) (*enforcement + emergency*), jak również organizacje kampanii i szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym (*education*), wynikających m.in. z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020.

W ramach wsparcia rozwoju transportu lotniczego realizowane będą inwestycje służące poprawie przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych, zwiększeniu przepustowości przestrzeni powietrznej oraz poprawie bezpieczeństwa i ochronie ruchu lotniczego w ramach sieci TEN-T. Dzięki temu możliwe będzie zapewnienie infrastruktury umożliwiającej wykonanie usług w zakresie żeglugi powietrznej zgodnej ze standardami jakościowymi i bezpieczeństwa, a także zwiększenie poziomu i bezpieczeństwa ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym ograniczeniu opóźnień w ruchu lotniczym.⁶²

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W sektorze drogowym beneficjentem będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej. W sektorze kolejowym beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO – rolling stock leasing companies) oraz samorządy terytorialne.

⁶² Z uwagi na charakter wsparcia krajowego (bezpieczeństwo ruchu lotniczego w sieci TEN-T), działania te zaliczono do priorytetu inwestycyjnego 7.1 odwołującego się do sieci TEN-T, a nie do priorytetu inwestycyjnego 7.3.

W obszarze transportu lotniczego beneficjentami będą podmioty zarządzające portami lotniczymi leżącymi w sieci TEN-T oraz krajowy organ zarządzania przestrzenią powietrzną. Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne) oraz organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne oraz instytuty badawcze.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci TEN-T.

Terytorialny obszar realizacji

W zakresie budowy sieci drogowej i kolejowej spójnej z siecią TEN-T wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Budowa połączeń transportowych zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (*project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym). Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej.

Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu/modernizacji taboru.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T	km	FS	n/d	820	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, z czego TEN-T	km	FS	n/d	503 ⁶³	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego	szt.	FS	n/d	1 103 ⁶⁴	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.3 *Rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu) i niskoemisyjnych systemów transportu, w tym śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego większego wykorzystania przyjaznego środowiska transportu w przewozie towarów, poprzez stworzenie spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych o wysokich parametrach, poprawę konkurencyjności portów morskich i transportu intermodalnego, a dodatkowo przyczyni się do stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Potencjał przeładunkowy portów morskich	mln ton	n/d	55 ⁶⁵	2010	60 ⁶⁶	MIR	Rocznie

Zakres interwencji

W obszarze żeglugi śródlądowej realizowane będą projekty służące ujednoliceniu parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych poprzez usuwanie tzw. „wąskich gardeł” oraz poprawie bezpieczeństwa żeglugi. Obejmować będą inwestycje modernizacyjne zarówno o charakterze liniowym, jak i punktowym. Niezbędne będzie także kontynuowanie programu wdrażania systemu informacji rzecznej (RIS). Interwencja będzie skoncentrowana przede wszystkim na Odrzańskiej Drożce Wodnej w celu podniesienia jej parametrów na wybranych odcinkach do III klasy drogi wodnej, rozwoju i modernizacji Drogi Wodnej Górnej Wisły, a także na innych rzekach w celu

⁶³ Łącznie dla PI 7.1 i 7.4.

⁶⁴ Łącznie dla PI 7.1 i 7.4. , oszacowana wartość docelowa wynika z aktualnie dostępnej wersji Dokumentu Implementacyjnego do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁶⁵ Za *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁶⁶ j.w.

przystosowania połączenia wodnego śródlądowego Odra–Wiśła–Zalew Wiślany (E-70) do wymogów co najmniej II klasy żeglowności. Działania na śródlądowych drogach wodnych będą realizowane pod warunkiem zapewnienia pełnej zgodności inwestycji z wymogami prawa UE, w tym z uwzględnieniem ich w dokumentach strategicznych spełniających wymogi Ramowej Dyrektywy wodnej (RDW) i tzw. Dyrektywy powodziowej.

Zwiększeniu konkurencyjności polskich portów morskich służyć będą projekty na rzecz poprawy infrastruktury dostępu do portów, infrastruktury portowej i nabrzeżowej. Inwestycje dotyczące infrastruktury dostępu od strony morza będą obejmowały modernizację wejść do portów, modernizację i pogłębienie torów wodnych wraz z umocnieniami brzegowymi, torów podejściowych, falochronów osłonowych umożliwiających bezpieczne wejście do portów większych niż dotychczas statków, w tym największych jakie mogą wejść na Bałtyk. Inwestycje dotyczące infrastruktury portowej, służące zwiększeniu zakresu świadczonych usług oraz szybkości obsługi, będą obejmować budowę i modernizację nabrzeży i pirsów, budowę i modernizację terminali promowych, pogłębienie basenów portowych, torów wodnych i przebudowę obrotnic portowych, rozbudowę i modernizację wewnętrznej sieci drogowej i kolejowej w portach. Projekty służące poprawie dostępności do portów od strony lądu będą obejmowały przebudowę układu komunikacyjnego (drogowego i kolejowego) wyprowadzającego ruch z portów. Realizowane będą także projekty umożliwiające ograniczenie zanieczyszczenia środowiska przez statki, projekty uwzględniające zakup /modernizację floty specjalistycznej służącej poprawie bezpieczeństwa żeglugi, budowę i modernizację systemów GMDSS i VTS oraz systemów oznakowania nawigacyjnego, jak również projekty z zakresu ratownictwa morskiego (w tym budowa, modernizacja i wyposażenie służb ratowniczych).

Z uwagi na interdyscyplinarny charakter transportu intermodalnego podstawowym działaniem wspierającym jego rozwój będzie modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie tych przewozów (usytuowanej na sieci AGTC oraz na kolejowej sieci towarowej TEN-T), realizowana w ramach działania poświęconego interwencji w sektorze kolejowym. W ramach interwencji skierowanych na rzecz rozwoju transportu intermodalnego przewidziane będą projekty dotyczące modernizacji i rozbudowy istniejących terminali, a także zwiększenia ich liczby, w tym terminale intermodalne położone w centrach logistycznych i portach morskich. Wdrażane będą systemy telematyczne i satelitarne, dostarczające użytkownikom informacji w czasie rzeczywistym o aktualnym miejscu przewożonego ładunku, a przez to optymalizujące i sterujące procesami transportowymi, które przyczynią się do skrócenia czasu dostawy oraz ograniczenia zagrożenia dla stanu przewożonych ładunków. Projekty będą dotyczyły również zakupu i modernizacji lokomotyw oraz specjalistycznego taboru kolejowego (wagony/platformy) dostosowanego do przewozów ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych, naczepach lub przewozu ciężarówek w całości.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W sektorze intermodalnym beneficjentami będą operatorzy terminali intermodalnych i przedsiębiorcy świadczący lub zamierzający świadczyć działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego oraz podmioty zajmujące się wynajmowaniem/leasingiem taboru kolejowego, a także Zarządy Portów Morskich. W przypadku transportu wodnego śródlądowego beneficjentami będą organy administracji właściwe w sprawach gospodarowania wodami oraz żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, a morskiego – zarządy portów: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście, Police, Elbląg, Darłowo, Kołobrzeg oraz ww. miasta portowe (jednostki samorządu terytorialnego), urzędy morskie, służby ratownictwa morskiego oraz zarządcy kolejowej lub drogowej infrastruktury dostępu do portów morskich. Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w ww. gałęziach transportu beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne), a także organy administracji rządowej, podległe im urzędy i jednostki organizacyjne, działające w tym obszarze.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej (kolejowej/intermodalnej, wodnej śródlądowej, morskiej).

Terytorialny obszar realizacji

W zakresie budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej/intermodalnej, wodnej śródlądowej i morskiej (porty morskie) wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

Podstawowym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, zaś tryb konkursowy będzie stosowany w przypadkach uzasadnionych rodzajem wspieranych projektów w danej gałęzi transportu.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (*project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym). Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów priorytetu inwestycyjnego. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej.

Pomoc publiczna może występować w przypadku projektów transportu intermodalnego dla przedsiębiorców wykonujących lub zamierzających wykonywać działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego oraz w przypadku transportu morskiego w dziedzinie projektów dotyczących rozbudowy terminali i nabrzeży w portach morskich realizowanych przez zarządy portów morskich.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość zbudowanych lub zmodernizowanych nabrzeży w portach morskich	mb	FS	n/d	5 404	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Długość zmodernizowanych torów wodnych (podejściowych)	km	FS	n/d	8	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.4 *Rozwój i rehabilitacja⁶⁷ kompleksowych, wysokiej jakości i interoperacyjnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości oraz propagowanie działań służących zmniejszaniu hałasu*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego poprawy stanu krajowych połączeń kolejowych i systemu kolejowego w miejskich obszarach funkcjonalnych, a dodatkowo przyczyni się do rozwoju niskoemisyjnego transportu miejskiego w obsłudze mieszkańców obszarów funkcjonalnych miast.

Wskaźniki rezultatu⁶⁸

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich	osoby ⁶⁹	n/d	167,1	2011	226,8 ⁷⁰	GUS na potrzeby Strategii Rozwoju Transportu i bazy STRATEG	Rocznie
2.	Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	szt.	n/d	4/18 ⁷¹	2008	18/18 ⁷²	PKP PLK/MIR	Rocznie

⁶⁷ Definicja zgodna ze wskazaną w Dokumencie Implementacyjnym do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁶⁸ Interwencja w prioryecie inwestycyjnym 7.4 dotyczy systemu kolejowego na liniach kolejowych poza TEN-T oraz kolei miejskich, zatem będzie przyczyniała się do osiągnięcia rezultatów określonych dla priorytetów inwestycyjnych 7.1 i 4.5.

⁶⁹ Stosunek liczby przewozów pasażerskich komunikacją miejską (tj. -zgodnie z metodologią GUS - sumy pasażerów przewiezionych wszystkimi środkami komunikacji miejskiej) do liczby ludności w miastach.

⁷⁰ Za *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁷¹ Za *Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

⁷² j.w.

Zakres interwencji

Wsparcie transportu kolejowego poza siecią TEN-T będzie dotyczyło infrastruktury linii kolejowych służących przewozom pasażerskim, jak i istotnych z punktu widzenia towarowego ruchu kolejowego oraz infrastruktury i taboru przewoźników działających na obszarach funkcjonalnych miast (koleje miejskie, metro). Realizacja wybranych odcinków linii kolejowych przyczyni się do poprawy spójności terytorialnej województw i dostępności do regionalnych ośrodków miejskich.

Ze względu na znaczenie pasażerskich przewozów kolejowych w obszarze ciężenia metropolii (uznanych za perspektywiczne), realizowane będą inwestycje infrastrukturalne w rozwój systemu kolei miejskiej oraz metra na tych obszarach. Przewiduje się realizację inwestycji w odniesieniu zarówno do infrastruktury liniowej (podstawowej i systemów sterowania ruchem) i punktowej (przystanki kolejowe, dworce przesiadkowe), jak i taboru kolejowego. Poza siecią TEN-T realizowane będą także pozostałe typy inwestycji kolejowych wskazane w opisie PI 7.1. Typ prowadzonych prac (modernizacja, rehabilitacja, budowa nowej infrastruktury) będzie uzależniony od specyfiki danego odcinka, jego stanu i parametrów technicznych oraz roli i znaczenia w regionalnym i miejskim układzie transportowym.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W obszarze transportu miejskiego (kolej miejska) beneficjentami będą jednostki samorządu terytorialnego (w tym ich związki i porozumienia) oraz działające w ich imieniu jednostki organizacyjne i spółki specjalnego przeznaczenia, a także zarządcy infrastruktury służącej transportowi miejskiemu oraz przewoźnicy świadczący usługi w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego w miastach i na ich obszarach funkcjonalnych. W obszarze transportu kolejowego poza miastami (linie poza siecią TEN-T) beneficjentami będą zarządcy infrastruktury kolejowej (w tym dworcowej) oraz przedsiębiorstwa kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych, a także spółki powołane specjalnie w celu prowadzenia działalności polegającej na wynajmowaniu/leasingu taboru kolejowego (tzw. ROSCO – rolling stock leasing companies) oraz samorządy terytorialne. Ponadto, dla działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na kolei, beneficjentami będą służby ratownicze (ratownictwo techniczne).

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury kolejowej i środków kolejowego transportu zbiorowego dofinansowanych ze środków UE.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Budowa połączeń transportowych zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich.

W zakresie rozwoju kolejowego transportu publicznego, wsparcie dedykowane zostanie obszarom strategicznej interwencji w ramach programu, jakimi są miasta i obszary powiązane z nimi funkcjonalnie, zwłaszcza miasta wojewódzkie oraz w mniejszym zakresie, głównie w sposób pośredni miasta regionalne i subregionalne.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

Przewidywanym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy, który będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach

strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (*project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym), a także w dokumentach miast i ich związków związanych z rozwojem transportu niskoemisyjnego. Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej

Pomoc publiczna może występować w przypadku transportu kolejowego w projektach dotyczących zakupu/modernizacji taboru.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych lub ulepszonych linii tramwajowych i linii metra	km	FS	n/d	6	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, z czego TEN-T	km	FS	n/d	503 ⁷³	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Liczba zakupionych/zmodernizowanych jednostek taboru kolejowego	szt.	FS	n/d	1 103 ⁷⁴	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej	szt.	FS	n/d	102	SL 2014-2020	Rocznie

⁷³ Łącznie dla P.I. 7.1 i 7.4.

⁷⁴ Łącznie dla P.I. 7.1 i 7.4, oszacowana wartość docelowa wskaźnika wynika z aktualnie dostępnej wersji Dokumentu Implementacyjnego do *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

Ramy wykonania

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	FS	n/d	3 236,6	15 999,2	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T	km	FS	n/d	-	820	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych (z czego TEN-T)” wskaźnik ten reprezentuje większość alokacji.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Opracowanie Studiów Wykonalności dla wszystkich projektów budowy nowych dróg	-	FS	n/d	TAK	-	Dane instytucji	Specyfika projektów liniowych.
4.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych, z czego TEN-T	km	FS	n/d	-	503	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T” wskaźnik ten reprezentuje większość alokacji.
5.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Wykonanie inwentaryzacji przyrodniczych dla wszystkich projektów dot. przebudowy lub modernizacji linii kolejowych	-	FS	n/d	TAK	-	Dane instytucji	Specyfika projektów liniowych

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji		Forma finansowania		Terytorium		Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota
27	3 882,6	01	16 841,3	00	16 841,3	00	16 841,3
28	2 146,0	Razem	16 841,3	Razem	16 841,3	Razem	16 841,3
29	268,3						
30	268,3						
31	5 200,0						
32	1 600,0						
38	82,9						
39	83,0						
40	37,1						
42	967,6						
44	124,4						
45	124,4						
46	2 009,2						
47	47,5						
Razem	16 841,3						

2.2.4. OŚ PRIORYTETOWA IV: Zwiększenie dostępności do transportowej sieci europejskiej

W ramach osi IV. przewiduje się wsparcie dwóch priorytetów inwestycyjnych w ramach celu tematycznego 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*. Przewidziano w niej interwencje dla różnych kategorii regionów, ponieważ wybrane do realizacji projekty drogowe będą zlokalizowane na terenie całego kraju. Wynika to z istniejących potrzeb w zakresie poprawy dostępności ośrodków do sieci TEN-T, wyprowadzania ruchu z miast oraz poprawy bezpieczeństwa drogowego, które występują na terenie całego kraju, niezależnie od kategorii regionu. W warunkach polskich krajowa sieć drogowa jest rozwijana z poziomu centralnego, a istniejące różnice jej rozwoju i stanu technicznego oraz wynikające z tego potrzeby i wyzwania nie są zależne od położenia na obszarze danego województwa. Także dostępność ośrodków miejskich, skala (natężenie) przebiegających przez nie strumieni ruchu drogowego (w tym zwłaszcza tranzytowego) i wynikający z tego poziom bezpieczeństwa, stanowią problem niezależnie od położenia w granicach administracyjnych poszczególnych województw, zakwalifikowanych do określonej kategorii regionów. Dlatego efekt zwiększenia dostępności transportowej wymaga kompleksowego podejścia i działań w obrębie regionów niezależnie od ich kategorii.

Działania w ramach osi IV. stanowią integralną część inwestycji przewidzianych w ramach osi III. (przyczyny wyodrębnienia obu osi przedstawiono w części wyjaśniającej architekturę PO IŚ) i realizują określony w niej cel, z uwzględnieniem dostępności ośrodków miejskich oddalonych od głównych korytarzy transportowych TEN-T.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.1 *Wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w TEN-T*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego stworzenia spójnej, jednolitej sieci transportowej TEN-T obejmującej obszar całego kraju.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba miast wojewódzkich połączonych drogami ekspresowymi lub autostradami	szt.	słabiej/ lepiej rozwinęte	6/18 ⁷⁵	2008	18/18 ⁷⁶	GDDKiA/ MIR	Rocznie

Zakres interwencji

W ramach priorytetu inwestycyjnego realizowane będą projekty budowy dróg ekspresowych na sieci kompleksowej TEN-T, niezbędne do dokończenia tworzenia w pełni spójnej krajowej sieci drogowej o najwyższych parametrach. Dodatkowa względem działań inwestycyjnych w osi III interwencja ze środków EFRR jest niezbędna by w perspektywie finansowej 2014-2020 nastąpiło domknięcie realizacji głównych ciągów komunikacyjnych na parametrach dróg ekspresowych.

⁷⁵ Za Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.).

⁷⁶ j.w.

Realizowane typy projektów (inwestycji) będą analogiczne jak w przypadku interwencji drogowych w osi III na sieci TEN-T.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

W sektorze drogowym beneficjentem będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej.

Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z dofinansowanej środkami UE infrastruktury transportowej w sieci kompleksowej TEN-T.

Terytorialny obszar realizacji

W zakresie budowy sieci drogowej spójnej z siecią kompleksową TEN-T wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. W pierwszym rzędzie wsparcie będzie skierowane do obszarów wymagających dokończenia inwestycji infrastrukturalnych podjętych w okresie 2007-2013. Realizacja projektów na rzecz budowy spójnej sieci transportowej wzmocni możliwości rozwojowe krajowych ośrodków wzrostu (głównie miast wojewódzkich).

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

Przewidywanym trybem wyboru projektów w ramach priorytetu inwestycyjnego będzie tryb pozakonkursowy. Będzie on miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (*project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym). Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej (dotacji).

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni):

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T	km	EFRR	słabiej rozwinięte	201	SL 2014-2020	Rocznie

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.2 Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zwiększenia dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią podstawowych połączeń drogowych.

Wskaźniki rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Dostępność transportowa miast objętych wsparciem (na podstawie WMDT)	syntetyczna miara wzajemnej potencjalnej dostępności czasowej węzłów transportowych	słabiej /lepiej rozwinięte	0,3281 ⁷⁷	2010	0,3795 ⁷⁸	PAN (opracowanie dla MRR) ⁷⁹	ad hoc

Zakres interwencji

W ramach priorytetu inwestycyjnego planuje się realizację projektów drogowych związanych z: połączeniem ośrodków miejskich z siecią TEN-T (drogi ekspresowe i drogi krajowe poza TEN-T), odciążeniem miast od nadmiernego ruchu drogowego (obwodnice, drogi wylotowe z miast, w tym drogi krajowe w miastach na prawach powiatu). Projekty będą realizowane przede wszystkim na drogach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a także przez miasta na prawach powiatu. Będą one uzupełniane o inwestycje z zakresu montażu infrastruktury monitoringu i zarządzania ruchem (ITS) oraz systemów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Osiągnięcie efektu sieciowego w ramach krajowej sieci TEN-T nie będzie możliwe bez połączenia ośrodków miejskich, szczególnie ośrodków wojewódzkich drogami łączącymi z tą siecią. W związku z powyższym w uzupełnieniu do budowy dróg ekspresowych w głównych ciągach transportowych (realizowanych w priorytecie inwestycyjnym 7.1 osi III i IV Programu) zakłada się realizację wybranych odcinków dróg ekspresowych i krajowych stanowiących elementy łączące ośrodki miejskie z siecią TEN-T.

Budowa obwodnic i dróg wylotowych z miast, w tym dróg krajowych w miastach na prawach powiatu zostanie zaadresowana do tych miast, w których zidentyfikowano m. in. znaczne obciążenie infrastruktury drogowej przebiegającym przez nie ruchem ciężkim, brak alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego, ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Budowa obwodnic i tras wylotowych umożliwi wyprowadzenie nadmiernego ruchu tranzytowego z miast o nieprzystosowanej do tego infrastruktury drogowej, przyczyniając się do poprawy płynności ruchu drogowego i ograniczenia generowanych przez transport kosztów środowiskowych, w tym redukcji emisji zanieczyszczeń powietrza, społecznych i ekonomicznych, co w efekcie przełoży się na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia w miastach.

⁷⁷ Za SRK 2020 i Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), wartość WMDT.

⁷⁸ Za SRK 2020 i Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), wartość WMDT.

⁷⁹ Za SRK 2020.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

Beneficjentami realizowanych projektów będzie zarządca krajowej infrastruktury drogowej, a także jednostki samorządu terytorialnego miast na prawach powiatu oraz ich jednostki organizacyjne. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju, grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy indywidualni i przedsiębiorcy korzystający z infrastruktury drogowej.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju. Będzie skierowane do obszarów na drogowej sieci kompleksowej TEN-T, a także do obszarów wymagających realizacji inwestycji infrastrukturalnych służących poprawie dostępności miast i regionów do sieci transeuropejskiej i ich odciążeniu od ruchu tranzytowego. Budowa połączeń transportowych zwiększających dostępność do polskich ośrodków wzrostu będzie wypełniała założenia Krajowej Polityki Miejskiej w zakresie wzmocnienia infrastruktury transportowej służącej poprawie możliwości rozwojowych miast w relacjach krajowych oraz europejskich. W ramach osi priorytetowej przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach osi priorytetowej przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów zidentyfikowanych w dokumentach strategicznych w zakresie planowania rozwoju infrastruktury transportu (*project pipeline* w Dokumencie Implementacyjnym). Taka ścieżka wyboru umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące podstawowej sieci transportowej kraju oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celów osi priorytetowej. W pozostałych przypadkach będzie miał zastosowanie tryb konkursowy.

Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu. Tryb pozakonkursowy będzie stosowany w pierwszej kolejności w stosunku do projektów, których realizacja w znaczny sposób wpływa na realizację celów poszczególnych osi priorytetowych. Niezależnie od zastosowanej ścieżki (konkursowej bądź pozakonkursowej), wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w ramach osi priorytetowej w formie bezzwrotnej. W ramach osi priorytetowej nie przewiduje się pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Całkowita długość nowych dróg, z czego: TEN-T	km	EFRR	słabiej rozwinięte	12	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg, z czego TEN-T	km	EFRR	słabiej rozwinięte	107	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	10	SL 2014-2020	Rocznie

Ramy wykonania

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	EFRR	slabiej rozwinięte	610,5	2 778,8	SL 2014-2020	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	18,0	71,6	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Całkowita długość nowych dróg, z czego TEN-T	km	EFRR	slabiej rozwinięte	-	201	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych dróg, z czego TEN-T„ reprezentuje większość alokacji.
3.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Opracowanie Studiów Wykonalności dla wszystkich projektów budowy nowych dróg	-	EFRR	slabiej /lepiej rozwinięte	TAK	-	Dane instytucji	Specyfika projektów liniowych.

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium			Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
31	1 469,2	39,2	01	2 922,4	78,0	00	2 922,4	78,0	00	2 922,4	78,0
32	367,3	7,2	Razem	2 922,4	78,0	Razem	2 922,4	78,0	Razem	2 922,4	78,0
33	491,3	13,0									
34	54,3	1,5									
36	488,6	13,0									

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium			Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
37	54,3	1,5									
Razem	2 925,0	75,4									

2.2.5. OŚ PRIORYTETOWA V: *Poprawa bezpieczeństwa energetycznego*

Działania w ramach osi priorytetowej V. (ograniczonej do jednego priorytetu inwestycyjnego w obrębie celu tematycznego 7. *Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych*) będą koncentrować się na rozwoju inteligentnej infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego w sektorach gazowym oraz elektroenergetyki. Planowany zakres interwencji zapewni spójność w realizacji działań powiązanych ze sobą i przyczyni się do osiągnięcia rezultatów z innych osi priorytetowych dotyczących m.in. energetyki, poprzez takie działania jak optymalne wykorzystanie krajowych zasobów surowców energetycznych, przy jednoczesnym zastosowaniu nowych technologii. Takie działania przyczynią się do lepszego osiągania założonych celów dotyczących zrównoważonego gospodarowania zasobami środowiska, w tym OZE, zapewnienia gospodarcze bezpiecznego i konkurencyjnego zaopatrzenia w energię.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 7.5 *Zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii oraz poprzez integrację rozproszonego wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa energetycznego poprzez zabezpieczenie przesyłu i dystrybucji energii oraz zwiększenia bezpieczeństwa gazowego.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Indeks Herfindahl'a - Hirschman'a - Dywersyfikacja (HHI-D) dla sektora gazowego ⁸⁰	proporcja	słabiej /lepiej rozwinięte	0,5	2013	0,2	MG	Rocznie

Zakres interwencji

W celu zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego kraju planuje się, że wspierane będą inwestycje w tzw. „inteligentną” infrastrukturę w sektorze gazowym i elektroenergetyki. Obecny stan infrastruktury sieciowej nie zapewnia efektywnego funkcjonowania rynku energii elektrycznej oraz gazu ziemnego. System energetycznych sieci dystrybucyjnych i przesyłowych w Polsce jest w znacznym stopniu zamortyzowany. Co więcej, eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała. Dlatego istnieje potrzeba wsparcia rozwoju sieci przesyłowych i dystrybucyjnych poprzez ich budowę, rozbudowę oraz modernizację w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania KSE. Dodatkowo przewiduje się wsparcie rozwoju sieci zawierającej również element *smart*, co będzie miało wpływ na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju, zwiększy rolę odbiorcy końcowego, który stanie się aktywnym, świadomym uczestnikiem rynku energii elektrycznej w pełni zarządzającym poborem energii.

Funkcjonowanie zintegrowanego rynku gazu ziemnego oraz zapewnienie bezpieczeństwa w zakresie dostaw wiąże się z rozbudową infrastruktury przesyłowej, dystrybucyjnej oraz magazynowej. Obecny

⁸⁰ Wskaźnik odnosi się do zdolności importowej z poszczególnych kierunków dostaw gazu ziemnego.

stan infrastruktury gazowej uniemożliwia w pewnych przypadkach szybką i efektywną reakcję na zakłócenia w dostawach. W tym kontekście dużego znaczenia nabiera intensyfikacja prac na rzecz budowy i modernizacji tej infrastruktury oraz dywersyfikacja dróg zaopatrzenia w gaz ziemny poprzez rozbudowę możliwości regazyfikacyjnych terminala LNG oraz zwiększenie pojemności magazynowych.

Na potrzeby realizacji projektów w sektorze gazownictwa zawierających element „*smart*” przyjmuje się, że *smart grid* to inteligentne sieci gazowniczej tj. sieci oraz magazyny gazu wraz ze zintegrowanymi technologiami IT, które umożliwiają integrację działań uczestników rynku gazu w procesach przesyłu, dystrybucji, magazynowania i wykorzystania gazu. W szczególności inteligentne sieci i magazynowanie powinny pozwalać na zwiększenie niezawodności dostaw gazu ziemnego, zapewnienie ciągłego, bezpiecznego i efektywnego kosztowo dostępu do gazu, a także powinny zapewniać możliwości techniczne w zakresie oferowania klientom nowych usług, które optymalizują zużycie gazu i wpływają na poprawę skuteczności usług świadczonych obecnie. Dodatkowym atutem będzie możliwość integracji i synergii działania z innymi systemami przesyłu energii. *Smart grid* powinna także umożliwiać aktywne uczestnictwo użytkowników końcowych w zwiększeniu efektywności funkcjonowania sieci gazowych.

W przypadku sieci elektroenergetycznych na potrzeby realizacji takich projektów zawierających element *smart* przyjmuje się, że *smart grid* to sieć elektroenergetyczna, która może w sposób efektywny kosztowo i funkcjonalnie integrować zachowania i działania wszystkich przyłączonych do niej użytkowników – w tym również wytwórców, odbiorców oraz użytkowników będących zarazem wytwórcami i odbiorcami – w celu zapewnienia efektywnego i zrównoważonego pod względem ekonomicznym systemu energetycznego, o niskim poziomie strat oraz wysokim poziomie jakości oraz bezpieczeństwa dostaw i ochrony.

W przypadku operatorów przesyłu, dystrybucji, magazynowania energii elektrycznej oraz gazu ziemnego, a także regazyfikacji gazu ziemnego - podmiotów w pełni regulowanych, najbardziej właściwym instrumentem zapewniającym ograniczenie podnoszenia opłat przesyłowych, dystrybucyjnych, magazynowania na uczestników rynku energii są bezpośrednie dotacje bezzwrotne, przy uwzględnieniu obowiązujących zasad pomocy publicznej dla realizowanych przedsięwzięć.

Biorąc to pod uwagę, przewiduje się wsparcie w szczególności następujących obszarów:

- budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych gazu ziemnego wraz z infrastrukturą wsparcia dla systemu, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii *smart*;
- budowa i modernizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, w tym również sieci z wykorzystaniem technologii *smart*;
- budowa i rozbudowa magazynów gazu ziemnego;
- rozbudowa możliwości regazyfikacji terminala LNG.

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

Głównym beneficjentem w ramach priorytetu inwestycyjnego będą przedsiębiorstwa energetyczne, prowadzące działalność przesyłu, dystrybucji, magazynowania, regazyfikacji gazu ziemnego oraz przedsiębiorstwa energetyczne zajmujące się przesyłem i dystrybucją energii elektrycznej. Z uwagi na to, że interwencja będzie miała charakter horyzontalny i dotyczyła całego kraju grupami docelowymi będą użytkownicy korzystający z sieci gazowej i elektroenergetycznych.

Terytorialny obszar realizacji

Dotyczy to głównie terenów wiejskich, które charakteryzują się wysokim stopniem awaryjności sieci dystrybucyjnej, bądź brakiem tych sieci. Realizacja inwestycji infrastrukturalnych w zakresie bezpieczeństwa energetycznego będzie uwzględniać potencjał istniejącej infrastruktury. Eksploatowana infrastruktura przesyłowa i dystrybucyjna jest już mocno przestarzała na terenie całego kraju, a obszarami najbardziej niedoinwestowanymi w zakresie infrastruktury energetycznej zgodnie z KPZK są: Pomorze oraz województwa Polski Wschodniej.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego, gdzie w ostatnich latach notowane są największe przyrosty zapotrzebowania na energię elektryczną (powyżej średniej krajowej) związane z lokalizacją nowej działalności przemysłowej i usługowej na terenie aglomeracji warszawskiej. Obszary te wymagają rozbudowy sieci przesyłowej, w tym zamknięcia pierścieni sieci 400 kV, zwiększających pewność zasilania odbiorców o wysokich wymaganiach co do jakości zasilania.

Poprawa bezpieczeństwa energetycznego ma charakter wielowymiarowy i będzie uwarunkowane prowadzeniem interwencji w różnych obszarach sektorowych. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego ma duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego, likwidacji barier rozwojowych oraz podnoszenia konkurencyjności w wymiarze krajowym oraz poszczególnych terytoriów. Dodatkowo należy podkreślić, że zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego ma istotne uwarunkowania terytorialne z uwagi na terytorialne luki gęstości sieci energetycznych różnicujące sytuację w zakresie stabilności i pewności dostaw energii na poszczególnych obszarach kraju.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte zostaną projekty wyłaniane w trybie postępowania pozakonkursowego oraz przygotowywane w tzw. formule *project pipeline*. Zastosowanie ww. trybu ze względu na specyfikę obszaru wsparcia umożliwi precyzyjne skierowanie środków na zdiagnozowane potrzeby dotyczące infrastruktury energetycznej oraz przyczyni się w optymalny sposób do osiągnięcia celu priorytetu inwestycyjnego, tj. wzrostu bezpieczeństwa energetycznego.

Wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla priorytetu inwestycyjnego. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej. Priorytet objęty jest zasadami pomocy publicznej.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	słabiej rozwinięte	518	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	21	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	słabiej rozwinięte	692	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	27	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Dodatkowa roczna zdolność terminala LNG do odbioru gazu dostarczanego drogą morską	mln m ³	EFRR	słabiej rozwinięte	2 400	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Dodatkowa możliwość zaspokojenia szczytowego dobowego zapotrzebowania na gaz ziemny odbiorem ze wspartych podziemnych magazynów (w odniesieniu do roku 2012)	mln m ³	EFRR	słabiej rozwinięte	13	SL 2014-2020	Rocznie
5.	Pojemność czynna wspartych podziemnych magazynów gazu ziemnego	mln m ³	EFRR	słabiej rozwinięte	1 000	SL 2014-2020	Rocznie

Ramy wykonania

L.p.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych*	mln EUR	EFRR	slabiej rozwinięte	97,2	923,3	SL 2014-2020	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	2,8	26,7	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	slabiej rozwinięte	-	518	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych” reprezentuje większość alokacji.
					lepiej rozwinięte	-	21	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych” reprezentuje większość alokacji.
3.	Wskaźnik produktu	Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych lub dystrybucyjnych	km	EFRR	slabiej rozwinięte	-	692	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych” reprezentuje większość alokacji.
					lepiej rozwinięte	-	27	SL 2014-2020	W połączeniu ze wskaźnikiem „Długość nowo wybudowanych lub zmodernizowanych gazociągów przesyłowych lub dystrybucyjnych” reprezentuje większość alokacji.
4.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Posiadanie przez beneficjentów studiów wykonalności dla wszystkich projektów wspieranych w ramach osi	-	EFRR	slabiej /lepiej rozwinięte	TAK	-	Dane instytucji	KEW uzasadniony charakterem planowanych inwestycji (długi czas przygotowania i realizacji)

* Wartość dla wskaźnika podana została warunkowo. Taki poziom certyfikacji mógłby zostać osiągnięty w zasadzie wyłącznie dzięki płatnościom dokonywanym przez beneficjentów programu w związku z opracowaniem dokumentacji projektowej (studium wykonalności, OOS, projektów budowlanych i innych ekspertyz analiz). Natomiast nie jest na dziś wiadome, na jakich zasadach udzielana będzie pomoc publiczna w sektorze energetyki. Te zasady określą dopiero czy i w jakim kształcie projekty oraz wydatki w ich ramach będą kwalifikowały się do współfinansowania w ramach PO IŚ.

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium			Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
05	311,0	9,0	01	971,8	28,2	00	971,8	28,2	00	971,8	28,2
06	58,3	1,7	Razem	971,8	28,2	Razem	971,8	28,2	Razem	971,8	28,2
07	184,6	5,4									
08	417,9	12,1									
Razem	971,8	28,2									

2.2.6. OŚ PRIORYTETOWA VI: *Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego*

Oś priorytetowa VI. została ograniczona do jednego priorytetu inwestycyjnego celu tematycznego 6. *Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami*, niemniej stanowi integralne uzupełnienie całościowej interwencji podejmowane w obrębie tego celu, dedykowanego szeroko pojętym zasobom (nie tylko środowiskowym, ale również kulturowym).

Zrównoważony rozwój zakłada wspieranie efektywnego wykorzystania zasobów zarówno naturalnych, jak i będących wynikiem działalności człowieka, poprzez swoją wartość stanowiących dziedzictwo dla przyszłych pokoleń. Szczególne miejsce zajmuje tu dziedzictwo kulturowe, zarówno materialne, jak i niematerialne, które taktowane jest kompleksowo, jako integralny element szeroko pojętych zasobów, których efektywne wykorzystanie przynosi wymierne korzyści środowiskowe oraz gospodarcze. Dziedzictwo kulturowe oraz zasoby kultury są ważnym czynnikiem postaw kreatywnych w społeczeństwie, może wpływać na wspieranie działań innowacyjnych wynikających ze zwiększonych kompetencji kulturowych, a tym samym pozytywnie oddziaływać na rozwój gospodarczy. Jednocześnie istotnie wpływa m.in. na zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej regionów, determinuje rozwój turystyki, tworzy rynek pracy, kreuje przemysły kultury, a także współokreśla funkcje metropolitalne miast w układach ekonomicznym i przestrzennym. Dziedzictwo kulturowe należy więc widzieć w szerokim kontekście czynników wspierających rozwój zrównoważony, tak z uwagi na konieczność zachowania i rozwoju jego tkanki materialnej, komplementarnej wobec dziedzictwa naturalnego i przyrodniczego oraz w kontekście związków kultury z celami rozwoju ekonomicznego i społecznego, do których wnosi znaczący wkład.

PRIORYTET INWESTYCYJNY 6.3 *Zachowanie, ochrona, promowanie i rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego zachowania dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury dla obecnych i przyszłych pokoleń.

Rezultatem interwencji będzie poprawa uczestnictwa społeczeństwa w kulturze skutkująca wzrostem poziomu kompetencji kulturowych oraz postaw kreatywnych, jako ważnych elementów poprawy konkurencyjności gospodarki (rozwój tzw. przemysłów kreatywnych). Służyć temu będzie zwłaszcza podniesienie zdolności instytucji kultury do rozwijania kreatywności i innowacyjności poprzez stworzenie odpowiedniego zaplecza materialnego i programowego tych placówek.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Odsetek osób uczestniczących w wybranych obszarach kultury	%	słabiej /lepiej rozwinięte	31	2012	36	CBOS na zlecenie MKiDN	Rocznie

Zakres interwencji

W ramach priorytetu inwestycyjnego wsparciem objęte będą kompleksowe zadania związane z ochroną i udostępnieniem, w tym turystycznym, zabytków o znaczeniu ogólnopolskim i światowym, w tym znajdujących się na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO i liście obiektów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii. Przewiduje się również realizację projektów dotyczących rozwoju zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego, w tym

poprzez poprawę standardów funkcjonowania instytucji kultury pełniących rolę kulturotwórczą i rolę ośrodków życia kulturalnego w wielu miastach Polski. Wspierane będą również nowoczesne rozwiązania w zakresie dostępu do kultury.

W ramach inwestycji odnoszących się do ochrony dziedzictwa kulturowego wspierane będą projekty z zakresu ochrony, zachowania i udostępnienia, w tym turystycznego, zabytkowych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym, dotyczące renowacji zabytków nieruchomych wraz z otoczeniem, konserwacji zabytków ruchomych i ich digitalizacji (w przypadkach kiedy została ujęta jako element projektu). W ramach przedsięwzięć odnoszących się do rozwoju zasobów kultury realizowane będą działania dotyczące zwiększenia dostępu do zasobów kultury, poprawy jakości funkcjonowania instytucji kultury, w tym poprzez podnoszenie standardów infrastruktury oraz zakup trwałego wyposażenia do prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej. W ramach tego obszaru wsparcie uzyskają również szkoły i uczelnie artystyczne, które oferując m.in. przestrzeń dla działalności twórczej, wystawienniczej i in. spełniają rolę aktywnych instytucji kultury. Wspierane będą także projekty uzupełniające inwestycje infrastrukturalne o elementy związane z wykorzystaniem nowych technologii w obszarze kultury.

Ponadto promowane będą projekty, których jednym z elementów są zmiany techniczne istniejącej infrastruktury, poprawiające dostępność dla osób niepełnosprawnych. Wsparcie będzie ukierunkowane na projekty, które będą spójne ze Strategią Europa 2020 i jej inicjatywami flagowymi. Inwestycje takie będą wspierać cele zrównoważonego rozwoju, a także będą przyczyniać się do włączenia społecznego poprzez kulturę, promować otwartość i różnorodność kulturową jako czynniki zwiększające mobilność społeczeństwa i budujące kapitał społeczny.

W sposób priorytetowy traktowane będą projekty o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do wysokiej jakości oferty kulturalnej (w tym dotyczące obiektów przemysłowych, którym nadane zostaną nowe funkcje kulturalne) oraz projekty komplementarne z innymi działaniami podejmowanymi w zakresie rozwoju kultury na obszarze planowanej interwencji.

Ważne będzie także zastosowanie różnej gamy rozwiązań technicznych/technologicznych, wpływających na zmniejszenie kosztów utrzymania budynków. Ponadto kluczowa będzie zgodność projektów z krajowymi strategiami rozwoju oraz ich wpływ na osiąganie celów Strategii Europa 2020. Tym samym, realizowane projekty będą wpływać na osiąganie celu szczegółowego określonego dla VI osi priorytetowej.

Efektem interwencji programu operacyjnego będzie poprawa warunków eksponowania i propagowania kluczowych elementów dziedzictwa kulturowego Polski oraz zasobów kultury, co będzie miało pozytywny wpływ na rozpoznawalność i atrakcyjność polskiej przestrzeni. Dbłość o obiekty dziedzictwa kulturowego będzie sprzyjać zachowaniu tradycji kulturowych mieszkańców, sprzyjać rozwojowi turystyki i wspomagać proces identyfikacji tożsamości kulturowej migrantów⁸¹ przyczyniając się do społeczno-gospodarczego rozwoju kraju. Jednocześnie projekty te będą charakteryzować się ciekawym programem edukacyjnym i kulturowym tak, aby wyrównywały możliwości dostępu do kultury, zwłaszcza w odniesieniu do grup defaworyzowanych. Ponadto, projekty realizowane w ramach Priorytetu będą przyczyniać się do wzrostu kompetencji kulturowych oraz – w szczególności w odniesieniu do projektów związanych ze szkolnictwem artystycznym – do wzrostu kreatywności społeczeństwa (zwłaszcza przyszłych kadr przemysłów kultury i kreatywnych).

⁸¹ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, op. cit, str. 54.

Wskaźniki typu *output* (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Wzrost oczekiwanej liczby odwiedzin w objętych wsparciem miejscach należących do dziedzictwa kulturalnego i naturalnego oraz stanowiących atrakcje turystyczne	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	2 480 000 ⁸²	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	100 000 ⁸³	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba zabytków nieruchomych objętych wsparciem	obiekty	EFRR	słabiej rozwinięte	18	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Liczba obiektów zasobów kultury objętych wsparciem	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	13	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	1	SL 2014-2020	Rocznie
4.	Liczba osób odwiedzających obiekty zabytkowe objęte wsparciem	osoby/rok	EFRR	słabiej rozwinięte	1 800 000	SL 2014-2020	Rocznie
5.	Liczba osób korzystających z obiektów zasobów kultury objętych wsparciem	osoby/rok	EFRR	słabiej rozwinięte	780 000 ⁸⁴	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	100 000 ⁸⁵	SL 2014-2020	Rocznie

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

Beneficjentami w ramach priorytetu inwestycyjnego będą instytucje kultury, archiwa państwowe, jednostki samorządu terytorialnego, szkoły i uczelnie artystyczne prowadzone i nadzorowane przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, kościoły i związki wyznaniowe, organizacje pozarządowe, podmioty zarządzające obiektami indywidualnie wpisanymi na Listę Dziedzictwa UNESCO. Wsparcie będą mogły uzyskać również partnerstwa projektowe zawiązane przez uprawnionych beneficjentów

Z uwagi na to, że interwencja będzie dotyczyła infrastruktury o znaczeniu ponadregionalnym oraz światowym (lista UNESCO), grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy wspieranej infrastruktury, tj. mieszkańcy całej Polski oraz turyści (również zagraniczni). Infrastruktura ta zlokalizowana jest głównie na terenie miast wojewódzkich (i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie) oraz w mniejszym stopniu w miastach regionalnych i subregionalnych.

⁸² Podział wartości docelowej na kategorię regionu dokonany na podstawie wskaźnika „Liczba osób korzystających z obiektów zasobów kultury objętych wsparciem”.

⁸³ Podział wartości docelowej na kategorię regionu dokonany na podstawie wskaźnika „Liczba osób korzystających z obiektów zasobów kultury objętych wsparciem”.

⁸⁴ Podział wartości docelowej na kategorię regionu dokonany na podstawie wydzielenia proporcji alokacji na region lepiej rozwinięty (Mazowsze).

⁸⁵ Podział wartości docelowej na kategorię regionu dokonany na podstawie wydzielenia proporcji alokacji na region lepiej rozwinięty (Mazowsze).

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wybór projektów w procedurze konkursowej oraz pozakonkursowej.

Tryb pozakonkursowy będzie miał zastosowanie do projektów o charakterze strategicznym (wskazanych w określonych dokumentach/listach bądź rekomendowanych przez ministra właściwego ds. kultury i ochrony dziedzictwa narodowego), zgodnych z celami wsparcia osi priorytetowej. Projekty te będą dotyczyły zarówno ochrony dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju zasobów kultury jako miejsc prezentacji dziedzictwa kulturowego. Preferowane będą inwestycje o ponadregionalnym oddziaływaniu, wpływające na zwiększenie dostępu do kultury w znaczeniu terytorialnym oraz funkcjonalnym (np. udostępnienie zabytków dotychczas nie eksponowanych z uwagi na ich stan, udostępnienie nowej przestrzeni dla prezentacji dziedzictwa kulturowego, nowoczesne rozwiązania umożliwiające dostęp dla grup społecznych na różnym poziomie wykluczenia). Ponadto ważnym kryterium selekcji będzie sposób wykorzystania finansowanej infrastruktury, uwzględniający zwłaszcza kwestie dostosowania jej do nowoczesnych wymogów prowadzenia działalności kulturalnej i edukacyjnej oraz jakość dostarczanej oferty programowej. Taka ścieżka wyboru umożliwi realizację potrzeb inwestycyjnych w sektorze kultury oraz przyczyni się do osiągnięcia celów osi priorytetowej. Równolegle zastosowanie będzie mieć tryb konkursowy wyboru projektów do dofinansowania. Zastosowanie konkretnego trybu będzie uzależnione od specyfiki priorytetu inwestycyjnego oraz rodzaju projektów, które będą podlegały dofinansowaniu.

Niezależnie od zastosowanego trybu, wybór projektów do dofinansowania będzie następował w wyniku oceny poszczególnych przedsięwzięć w oparciu o obiektywne kryteria zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Kryteria wyboru będą służyły zapewnieniu efektywnej i prawidłowej realizacji celów określonych dla osi priorytetowej. Kryteria będą precyzyjne, mierzalne i obiektywne. Kryteriom merytorycznym zostanie nadana odpowiednia punktacja oraz zostaną określone wagi punktowe. Nie przewiduje się różnicowania kryteriów wyboru projektów ze względu na tryb wyboru.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej. W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się notyfikację programu pomocowego lub w zależności od wyniku prac nad reformą pomocy publicznej wyłączenia blokowe projektów z zakresu kultury.

Zakres wykorzystania dużych projektów

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się realizację dużych projektów, które w znaczący sposób przyczynią się do osiągnięcia celów szczegółowych tego priorytetu.

Terytorialny obszar realizacji

Wsparcie ma charakter horyzontalny i dotyczy całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem miast i ich obszarów funkcjonalnych. Ukierunkowanie wsparcia inwestycji kulturalnych dla dużych miast będzie oddziaływać na:

- tworzenie wysokiej jakości oferty kulturalnej wpływającej na atrakcyjność inwestycyjną, turystyczną i osiedleńczą miast. W miastach/metropoliach będzie zapewniona bogata i zróżnicowana oferta kulturalna, dostarczana przez uznane instytucje kultury funkcjonujące w nowoczesnych, w pełni wyposażonych obiektach;
- „ożywienie” przestrzeni miejskich poprzez różne formy ich zagospodarowania – poczynając od renowacji i nierzadko nadania nowych funkcji zabytkom, po zagospodarowanie współczesnych obiektów kultury,

- budowanie potencjału społecznego i integracji społecznej poprzez zwiększenie dostępu do kultury oraz wysokiej jakości oferty kulturalnej;
- podniesienie jakości oraz estetyki miejskich przestrzeni publicznych.

Wsparcie może dotyczyć również w mniejszym zakresie miast regionalnych i subregionalnych, o ile jego przedmiotem jest infrastruktura o znaczeniu ponadregionalnym oraz światowym.

W ramach priorytetu inwestycyjnego przewiduje się wydzielenie specjalnej puli środków przeznaczonej na wsparcie województwa mazowieckiego.

Ramy wykonania

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	79,4	415,4	SL 2014-2020	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	12,1	57,0	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba zabytków nieruchomości objętych wsparciem	obiekty	EFRR	słabiej rozwinięte	-	18	SL 2014-2020	Reprezentuje (łącznie ze wskaźnikiem wymienionym poniżej) większość alokacji. Wskaźniki typu output w ramach VI. osi priorytetowej PO IŚ, w kontekście przewidzianego wsparcia w ramach VI. osi, pokazują najważniejsze informacje dotyczące postępu we wdrażaniu i są najbardziej reprezentatywne dla całej osi priorytetowej (tj. obrazują wsparcie dla ponad 50% alokacji finansowej przeznaczonej na oś priorytetową).
3.	Wskaźnik produktu	Liczba obiektów zasobów kultury objętych wsparciem	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	-	13	SL 2014-2020	Reprezentuje (łącznie ze wskaźnikiem wymienionym powyżej) większość alokacji. Wskaźniki typu output w ramach VI. osi priorytetowej PO IŚ, w kontekście przewidzianego wsparcia w ramach VI. osi, pokazują najważniejsze informacje dotyczące postępu we wdrażaniu i są najbardziej reprezentatywne dla całej osi priorytetowej (tj. obrazują wsparcie dla ponad 50% alokacji finansowej przeznaczonej na oś priorytetową).
					lepiej rozwinięte	-	1	SL 2014-2020	Reprezentuje (łącznie ze wskaźnikiem wymienionym powyżej) większość alokacji. Wskaźniki typu output w ramach VI. osi priorytetowej PO IŚ, w kontekście przewidzianego wsparcia w ramach VI. osi, pokazują najważniejsze informacje dotyczące postępu we wdrażaniu i są najbardziej reprezentatywne dla całej osi priorytetowej (tj. obrazują wsparcie dla ponad 50% alokacji finansowej przeznaczonej na oś priorytetową).
4.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Ogłoszenie postępowań przetargowych na główne kontrakty dla projektów, których łączne dofinansowanie reprezentuje minimum 50%	-	EFRR	słabiej /lepiej rozwinięte	TAK	-	Dane instytucji	KEW uzasadniony przewidywaniem, że wytypowane do oceny wykonania wskaźniki typu <i>output</i> w roku 2018 wykazą wartości zerowe. W ramach VI. osi priorytetowej został zaproponowany kluczowy etap wdrożeniowy, z uwagi na dotychczasowe doświadczenia w obecnej perspektywie finansowej 2007-2013 (można założyć, że w 2018 r. wartości wskaźników osiągną wartości zerowe). Jest to związane m.in. z procesem inwestycyjnym projektów typowych dla osi.

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
		alokacji osi priorytetowej							

Kategorie Interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium			Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
092	153,1	21,0	01	497,3	60,0	00	497,3	60,0	00	497,3	60,0
093	284,2	39,0	Razem	497,3	60,0	Razem	497,3	60,0	Razem	497,3	60,0
Razem	497,3	60,0									

2.2.7. OŚ PRIORYTETOWA VII: *Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia*

Oś priorytetowa VII. jest jedną z trzech osi priorytetowych PO IŚ (obok osi V. oraz VI.), które podejmują interwencję ograniczoną do jednego priorytetu inwestycyjnego (dotyczy celu tematycznego 9. *Wspieranie włączenia społecznego i walka z ubóstwem*).

Wspieranie włączenia społecznego oraz przeciwdziałanie ubóstwu może być prowadzone na wielu polach oraz za pomocą różnych instrumentów. Jednym z nich są inwestycje w infrastrukturę zdrowotną, które przyczyniają się do rozwoju kraju oraz mogą istotnie przyczynić się do zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia. Wsparcie infrastruktury zdrowotnej przewidzianej w PO IŚ poświęconym infrastrukturze rozwoju zrównoważonego należy widzieć w kontekście systemu zarządzania wielopoziomowego, którego każdy element (poziom) może wnieść wkład w osiągnięcie zakładanych celów rozwojowych.

Zgodnie z przyjętym zakresem wsparcia, interwencja programu będzie ukierunkowana na rozwój strategicznych elementów infrastruktury ochrony zdrowia o znaczeniu krajowym (ratownictwa medycznego oraz wysokospecjalistycznych ośrodków medycznych), które będą tworzyć warunki dla zwiększenia dostępu do niej wszystkim obywatelom, przyczyniając się tym samym do zakładanego zmniejszenia nierówności w zakresie stanu zdrowia.

Wsparcie w ramach osi priorytetowej będzie uzupełniać interwencję programu w obszarach: ochrony środowiska i gospodarki niskoemisyjnej, gdzie przewiduje się realizację inwestycji dotyczących poprawy jakości powietrza i redukcji zanieczyszczeń oraz wsparcie systemu ratownictwa ekologiczno-chemicznego i służb ratowniczych na wypadek wystąpienia zjawisk katastrofalnych lub poważnych awarii (oś II.); podnoszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym (przebudowa infrastruktury) oraz wsparcia służb ratunkowych (ratownictwo techniczne) i porządkowych, a także prowadzenia kampanii edukacyjnych na rzecz bezpieczeństwa na drogach (oś III. oraz IV. programu).

PRIORYTET INWESTYCYJNY 9.1 *Inwestycje w infrastrukturę zdrowotną i społeczną, które przyczyniają się do rozwoju krajowego, regionalnego i lokalnego, zmniejszania nierówności w zakresie stanu zdrowia, promowanie włączenia społecznego poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz przejścia z usług instytucjonalnych do usług na poziomie społeczności lokalnych*

Cele szczegółowe

Realizacja priorytetu inwestycyjnego przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego poprawy dostępu ludności do usług ochrony zdrowia, a tym samym zmniejszenia nierówności w dostępie do ochrony zdrowia, które można uznać za ważny warunek przeciwdziałania ubóstwu i wykluczeniu społecznemu.

Rezultatem interwencji będzie poprawa świadczonych usług medycznych poprzez inwestycje w infrastrukturę podmiotów ochrony zdrowia o charakterze strategicznym w obszarach deficytowych z punktu widzenia potrzeb społeczeństwa i gospodarki oraz uwzględniających istniejące braki w infrastrukturze w wymiarze terytorialnym.

Wskaźnik rezultatu

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Kategoria regionu	Wartość bazowa	Rok bazowy	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Średnia liczba osób przypadająca na szpitalny oddział ratunkowy	tys./szt.	słabiej /lepiej rozwinięte	180	2012	152	MZ na podstawie danych własnych i GUS	Rocznie
2.	Liczba tomografów komputerowych (CT) oraz rezonansów magnetycznych (MRI) przypadająca na 1 000 000 populacji)	szt./1 mln osób	słabiej /lepiej rozwinięte	18,3	2011	20,47	MZ na podst. danych własnych i OECD	Rocznie

Zakres interwencji

W ramach osi priorytetowej utworzone zostaną dodatkowe jednostki systemu państwowego ratownictwa medycznego (SOR) adekwatnie do danych demograficznych tak, aby zapewnić równy dostęp mieszkańców Polski do świadczeń ratownictwa medycznego. Wsparcie zostaną także istniejące jednostki systemu (SOR) i jednostki współpracujące z systemem (centra urazowe (CU) oraz jednostki organizacyjne szpitali wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego) w celu poprawy jakości udzielanych świadczeń zdrowotnych. Dofinansowane zostaną całodobowe lądowiska lub lotniska przy SOR oraz ww. jednostkach współpracujących z SOR. Ponadto, utworzone zostaną dodatkowe centra urazowe, co pozwoli na zwiększenie skuteczności udzielania świadczeń ratowniczych w przedziale do jednej godziny od chwili wystąpienia obrażeń mnogich u poszkodowanych. Realizowane będą także inwestycje w bazach lotniczego pogotowia ratunkowego tak, aby zapewnić kompleksową infrastrukturę i działanie lotniczych służb ratownictwa medycznego.

Dodatkowo w ramach osi priorytetowej wsparte zostaną oddziały szpitalne w podmiotach leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym, dedykowane chorobom, które stanowią najistotniejsze problemy zdrowotne osób dorosłych - wzmożona zachorowalność i umieralność z powodu chorób układu krążenia, nowotworowych, układu kostno – stawowo – mięśniowego, układu oddechowego, psychicznych. Ponadto, przewiduje się działania ukierunkowane na utrzymanie dobrego stanu zdrowia przyszłych zasobów pracy, tj. wsparcie oddziałów w szpitalach ponadregionalnych dedykowanych dzieciom, a także oddziałów ginekologicznych i położniczych. Przedmiotowe działania, mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia odpowiedniej liczby osób aktywnych zawodowo w związku z dynamicznie narastającym zjawiskiem starzenia się społeczeństwa i zmniejszaniem się odsetka osób w wieku produkcyjnym (zarówno w kontekście czynników produkcji, jak i m.in. obciążeń dla systemu zabezpieczeń społecznych).

Przewiduje się w szczególności następujące typy projektów:

- *infrastruktura ratownictwa medycznego*
 - ✓ wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk wstępnej intensywnej terapii (roboty budowlane, doposażenie);

- ✓ modernizacja istniejących oraz utworzenie nowych centrów urazowych (roboty budowlane, doposażenie);
- ✓ wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych przyszpitalnych całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców – przy SOR oraz jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego (roboty budowlane, doposażenie);
- ✓ wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych baz lotniczego pogotowia ratunkowego (roboty budowlane, doposażenie) oraz wyposażenie śmigłowców ratowniczych w sprzęt umożliwiający loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy;
- *infrastruktura ponadregionalnych podmiotów leczniczych:*
 - ✓ wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całodobowych na rzecz osób dorosłych, dedykowanych chorobom układu krążenia, nowotworowym, układu kostno – stawowo – mięśniowego, układu oddechowego, psychicznym (roboty budowlane, doposażenie);
 - ✓ wsparcie oddziałów oraz innych jednostek organizacyjnych szpitali ponadregionalnych udzielających świadczeń zdrowotnych stacjonarnych i całodobowych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii oraz innych oddziałów zajmujących się leczeniem dzieci (roboty budowlane, doposażenie);
 - ✓ wsparcie pracowni diagnostycznych oraz innych jednostek zajmujących się diagnostyką współpracujących z jednostkami wymienionymi powyżej.

Wskaźniki typu **output** (produkt/rezultat bezpośredni)

L.p.	Wskaźnik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość docelowa	Źródło danych	Częstotliwość pomiaru
1.	Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	36	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	14	SL 2014-2020	Rocznie
2.	Liczba wspartych podmiotów leczniczych udzielających świadczeń ratownictwa medycznego lub jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń niezbędnych dla ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	108	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	13	SL 2014-2020	Rocznie
3.	Liczba wybudowanych/wyremontowanych całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców przy podmiotach leczniczych	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	63	SL 2014-2020	Rocznie
				lepiej rozwinięte	7	SL 2014-2020	Rocznie

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

Głównymi beneficjentami realizowanych w ramach osi priorytetowej projektów będą:

- podmioty lecznicze udzielające świadczeń zdrowotnych w zakresie ratownictwa medycznego;
- podmioty lecznicze (a także przedsiębiorcy powstałe z ich przekształcenia) utworzone przez ministra lub centralny organ administracji rządowej, publiczną uczelnię medyczną lub publiczną uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych, instytuty badawcze prowadzące badania naukowe i prace rozwojowe w dziedzinie nauk medycznych, uczestniczące w systemie ochrony zdrowia.

Grupami docelowymi wsparcia będą użytkownicy, którym zostanie udzielona pomoc w ramach systemu ratownictwa medycznego oraz korzystający z infrastruktury szpitali ponadregionalnych.

Zasady wyboru projektów do dofinansowania

W ramach osi priorytetowej przewiduje się realizację następujących typów projektów w trybie poza konkursowym:

- utworzenie nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych;
- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych centrów urazowych;
- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych baz lotniczego pogotowia ratunkowego (roboty budowlane, doposażenie) oraz wyposażenie śmigłowców ratowniczych w sprzęt umożliwiający loty w trudnych warunkach atmosferycznych i w nocy;
- niektóre inwestycje dotyczące infrastruktury szpitali ponadregionalnych.

Ww. inwestycje mają charakter strategiczny z punktu widzenia kraju oraz planowanych do osiągnięcia celów osi priorytetowej. Utworzenie nowych centrów urazowych oraz nowych szpitalnych oddziałów ratunkowych wymaga określenia miejsc, w których aktualnie występują braki we właściwym zabezpieczeniu świadczeń ratowniczych w danym regionie. Realizacja tych inwestycji w trybie konkursowym mogłaby doprowadzić do sytuacji, w której powstałyby dodatkowe jednostki w miejscach, gdzie nie ma uzasadnienia z punktu widzenia potrzeb demograficznych i epidemiologicznych. SP ZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe jest natomiast jedyną w Polsce jednostką świadczącą usługi w zakresie śmigłowej służby ratownictwa medycznego, w związku z czym nieuzasadnionym byłoby, gdyby podmiot ten konkutował o środki z innymi jednostkami systemu ratownictwa medycznego.

Ponadto niektóre z podmiotów leczniczych o znaczeniu ponadregionalnym świadczą usługi zdrowotne unikatowe w skali kraju. Realizacja inwestycji w tych jednostkach przyczyni się do podniesienia jakości i dostępności ww. świadczeń dla większej populacji mieszkańców Polski.

Pozostałe typy projektów, tj.:

- wsparcie istniejących szpitalnych oddziałów ratunkowych;
- wsparcie istniejących oraz utworzenie nowych przyszpitalnych całodobowych lotnisk lub lądowisk dla śmigłowców – przy SOR oraz jednostkach organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego;
- inwestycje dotyczące infrastruktury szpitali ponadregionalnych

realizowane będą w trybie konkursowym. Beneficjentami ww. przedsięwzięć może być znacząca liczba podmiotów leczniczych uprawnionych do ubiegania się o środki w ramach osi priorytetowej. Wybór projektów w trybie konkursowym wprowadzi element rywalizacji pomiędzy jednostkami i może przyczynić się do powstania projektów bardziej przemyślanych i lepszej jakości.

Podczas wyboru projektów do realizacji w ramach osi priorytetowej zastosowane zostaną kryteria umożliwiające wyłonienie przedsięwzięć najistotniejszych z punktu widzenia wyników diagnozy epidemiologiczno-demograficznej i uwarunkowań specyficznych Polski, a także w największym stopniu będą wpływały na realizację celu szczegółowego osi priorytetowej oraz poszczególnych działań, takie jak np.:

- rozwiązywanie kluczowych problemów zdrowotnych i demograficznych populacji;
- objęcie zakresem rzeczowym wyłącznie elementów wynikających z wymogów określonych w przepisach i przez płatnika świadczeń zdrowotnych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych;
- posiadanie przez beneficjenta umowy na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych. W przypadku poszerzenia działalności podmiotu leczniczego, wymagane będzie zobowiązanie do posiadania umowy na świadczenie usług opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych najpóźniej w kolejnym okresie kontraktowania świadczeń po zakończeniu realizacji projektu;
- premiowanie projektów mających w zakresie dostosowanie infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych i niesamodzielnych w tym w szczególności osób starszych.

Ponadto brane będą pod uwagę czynniki związane z zarządzaniem projektem i efektywnością inwestycji, takie jak np.:

- kompleksowość inwestycji;
- efektywność inwestycji, w tym w szczególności finansowa.

Zakres wykorzystania instrumentów inżynierii finansowej

Przewiduje się wsparcie w formie bezzwrotnej. Wstępnie planuje się objęcie wybranych rodzajów wsparcia programem pomocowym.⁸⁶

Wpływ dużych projektów na realizację celów osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej nie przewiduje się realizacji dużych projektów.

Terytorialny obszar realizacji

Planowany do realizacji zakres wsparcia wpisuje się zarówno w założenia strategii makroekonomicznych, takich jak Strategia UE dla regionu Morza Bałtyckiego oraz Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, jak również odpowiada na potrzeby rozwoju subregionów i dużych metropolii Polski.

Realizacja projektów w ramach interwencji Osi priorytetowej VII planowana jest m.in. w województwach objętych Strategią rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020, tj. warmińsko – mazurskim, podlaskim, lubelskim, świętokrzyskim oraz podkarpackim. Projekty te przyczynią się do wzrostu jakości i dostępności do infrastruktury ochrony zdrowia, a poprzez to lepszego stanu zdrowia i wzrostu aktywności zawodowej populacji tych regionów. Jednocześnie, inwestycje w infrastrukturę szpitali o znaczeniu ponadregionalnym, które oprócz działalności leczniczej prowadzą działalność dydaktyczną oraz badawczo-rozwojową, przyczynią się do wzmocnienia potencjału sektora nauk i badań w makroregionie Polski Wschodniej.

W ramach inwestycji w infrastrukturę Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego identyfikuje się potrzebę utworzenia nowych SOR. W niektórych województwach nadal istnieją

⁸⁶ Trwają robocze uzgodnienia z UOKiK w powyższej kwestii.

luki w dostępie do tej infrastruktury ratownictwa medycznego. Utworzenie dodatkowych Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych pozwoli na zbliżenie się do wypełnienia kryterium zgodnie z którym na 150 tys. ludności powinien przypadać minimum jeden SOR. Należy podkreślić, że obecnie ok. 75% istniejących SOR, zlokalizowanych jest na terenie miast powiatowych, tj. regionalnych lub subregionalnych. Dzięki zwiększeniu liczby podmiotów leczniczych świadczących usługi w zakresie ratownictwa medycznego, znacząco poprawi się dostępność do systemu ratownictwa medycznego w szczególności ludności zamieszkującej obszary wiejskie, np. zmniejszy się odległość do najbliższego SOR z lądowiskiem. Sytuacja ta pokazuje jak ogromne znaczenie z punktu widzenia wymiaru terytorialnego ma udzielanie wsparcia w zakresie systemu ratownictwa medycznego. Zaznaczyć należy również, że większość z tych SOR będzie wymagało nie tylko prac remontowo-budowlanych oraz doposażenia samych oddziałów, ale także budowy lub remontu lądowisk, w związku z czym skala interwencji w subregionach będzie znacząca.

Odnosnie inwestycji dotyczących wzmocnienia ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia należy podkreślić, iż ze względu na swój charakter będą one realizowane głównie na obszarze dużych ośrodków miejskich. Są to jednostki wysokiego poziomu referencyjności, udzielające wysokospecjalistycznych świadczeń medycznych oraz o dużym potencjale naukowo – badawczym. W szpitalach o znaczeniu ponadregionalnym przyjmowani są pacjenci z całego kraju z najtrudniejszymi i najcięższymi jednostkami chorobowymi. Ponadto, podmioty te uczestniczą w kształceniu kadr medycznych oraz współtworzą nowe procedury i terapie stosowane w leczeniu ludzi.

Ramy wykonania

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
1.	Wskaźnik finansowy	Całkowita kwota certyfikowanych wydatków kwalifikowalnych	mln EUR	EFRR	słabiej rozwinięte	77,8	406,9	SL 2014-2020	Obowiązkowy
					lepiej rozwinięte	16,1	76,0	SL 2014-2020	Obowiązkowy
2.	Wskaźnik produktu	Liczba wspartych podmiotów leczniczych udzielających świadczeń ratownictwa medycznego lub jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń niezbędnych dla ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	16	108	SL 2014-2020	Wskaźnik jest najbardziej reprezentatywny dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury ratownictwa medycznego. Obejmuje wszystkie typy projektów, które będą realizowane w zakresie ratownictwa medycznego. Łącznie z poniższym wskaźnikiem reprezentuje 100% alokacji. Oba wskaźniki obejmują wszystkie typy projektów jakie będą wspierane w ramach osi VII.
					lepiej rozwinięte	4	13	SL 2014-2020	Wskaźnik jest najbardziej reprezentatywny dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury ratownictwa medycznego. Obejmuje wszystkie typy projektów, które będą realizowane w zakresie ratownictwa medycznego. Łącznie z poniższym wskaźnikiem reprezentuje 100% alokacji. Oba wskaźniki obejmują wszystkie typy projektów jakie będą wspierane w ramach osi VII.
3.	Wskaźnik produktu	Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego	szt.	EFRR	słabiej rozwinięte	-	36	SL 2014-2020	Wskaźnik jest najbardziej reprezentatywny dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury szpitali ponadregionalnych. Obejmuje wszystkie projekty, które będą realizowane w szpitalach ponadregionalnych (z wyłączeniem ratownictwa medycznego). Łącznie ze wskaźnikiem powyżej reprezentuje 100% alokacji. Oba wskaźniki obejmują wszystkie typy projektów jakie będą wspierane w ramach osi VII.
					lepiej rozwinięte	-	14	SL 2014-2020	Wskaźnik jest najbardziej reprezentatywny dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury szpitali ponadregionalnych. Obejmuje wszystkie projekty, które będą realizowane w szpitalach ponadregionalnych (z wyłączeniem ratownictwa medycznego). Łącznie ze wskaźnikiem powyżej reprezentuje 100% alokacji. Oba wskaźniki obejmują wszystkie typy projektów jakie będą wspierane w ramach osi VII.
4.	Kluczowy etap wdrożeniowy	Złożone wszystkie wnioski o dofinansowanie dla projektów dot. wzmocnienia infrastruktury szpitali ponadregionalnych	-	EFRR	słabiej /lepiej rozwinięte	TAK	-	Dane instytucji	Specyfika projektów infrastrukturalnych dot. wzmocnienia infrastruktury szpitali ponadregionalnych. Zastosowanie KEW uzasadnia przewidywanie, że wytypowany do oceny wykonania wskaźnik typu output („Liczba wspartych podmiotów leczniczych z wyłączeniem ratownictwa medycznego”) w 2018 r. wykaże wartość zerową. Wybrany KEW jest jednym z najistotniejszych etapów we wdrażaniu programu. Złożenie

Lp.	Typ miernika	Miernik	Jednostka miary	Fundusz	Kategoria regionu	Wartość pośrednia	Wartość docelowa 2023	Źródło danych	Uzasadnienie
									wniosków będzie oznaczało, że ukończone zostały prace w zakresie formułowania i identyfikacji projektów oraz przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej do ich realizacji.

Kategorie interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium			Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
55	428,3	80,0	01	428,3	80,0	00	428,3	80,0	00	428,3	80,0
Razem	428,3	80,0	Razem	428,3	80,0	Razem	428,3	80,0	Razem	428,3	80,0

2.2.8. OŚ PRIORYTETOWA VIII: *Pomoc techniczna*

Zakres interwencji

Realizacja osi priorytetowej przyczyni się do osiągnięcia celu dotyczącego sprawnego wykorzystania środków w ramach Programu Operacyjnego.

Oś priorytetowa będzie realizowana w trzech obszarach:

- potencjał instytucji zaangażowanych w sprawne wdrażanie programu – zapewnienie odpowiedniego wsparcia instytucji odpowiedzialnych za przygotowanie, zarządzanie, wdrażanie, monitorowanie, informowanie, ocenę oraz kontrolę operacji finansowanych ze środków Programu oraz instytucji mających znaczący wpływ na wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu;
- potencjał beneficjentów Programu:
 - ✓ działania szkoleniowe i informacyjne dla beneficjentów Programu;
 - ✓ wsparcie beneficjentów realizujących projekty kolejowe i drogowe o łącznej wartości dofinansowania ze środków EFRR lub FS w wysokości co najmniej 2 mld euro: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- informacja i promocja oraz proces ewaluacji - zapewnienie wsparcia dla procesu informacji i promocji oraz ewaluacji w ramach Programu.

W celu zapewnienia sprawnego oraz efektywnej realizacji Programu niezbędne jest utrzymanie wysoko wykwalifikowanej kadry pracowników. W okresie programowania 2007-2013 utworzono stabilny system zarządzania i wdrażania programami operacyjnymi. Środki finansowe pozyskane w ramach perspektywy finansowej 2007-2013 umożliwiły pozyskanie pracowników z doświadczeniem zawodowym oraz wiedzą specjalistyczną bądź odpowiednie przeszkolenie nowo zatrudnianych pracowników, którzy przyczynili się do efektywnego i sprawnego wdrażania programów operacyjnych. Warunkiem optymalnego wdrażania nowego Programu będzie utrzymanie wysoko wykwalifikowanej oraz doświadczonej kadry. Finansowanie wynagrodzeń kadry zaangażowanej w realizację Programu odbywać się będzie zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy PO Pomoc Techniczna i komponentem Pomocy Technicznej Programu.

Istotnym warunkiem dla zapewnienia sprawnego wdrażania Programu będzie możliwość wykorzystania doświadczeń zdobytych w procesie realizacji programów/projektów w ramach poprzednich perspektyw finansowych. W tym celu istotne jest zaangażowanie w realizację Programu kadry posiadającej doświadczenie z realizacji programów/projektów w ramach poprzednich perspektyw finansowych oraz ułatwienie dostępu do gromadzonych w latach 2000-2013 zasobów wiedzy. Dlatego, niezbędnym jest zapewnienie w ramach osi priorytetowej finansowania zadań mających na celu finalizację prac w ramach perspektywy finansowej 07-13 oraz Funduszu Spójności 2004-2006 w instytucjach będących beneficjentami osi priorytetowej, co zapewni fachową obsługę procesu rozliczania poprzednich okresów programowania z pozostawieniem możliwości dalszego wykorzystywania doświadczonej kadry do realizacji Programu.

W ramach osi priorytetowej dofinansowanie uzyskają również działania mające na celu podnoszenie kwalifikacji pracowników. Podnoszenie kwalifikacji pracowników będzie dotyczyło m.in. zasad realizacji nowego Programu, procesu jego rozliczania oraz zamykania, zagadnień związanych z kontrolą i zamówieniami publicznymi, jak również innego rodzaju zagadnień pozwalających na pozyskanie wiedzy i rozwijanie umiejętności oraz zwiększanie motywacji

pracowników. W działaniach realizowanych w ramach podnoszenia kwalifikacji będą mogli uczestniczyć również instytucje mające istotny wpływ na wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu, a tym samym na sprawny proces realizacji projektów w ramach Programu. Możliwość poszerzania wiedzy i doskonalenia zawodowego poprzez udział w działaniach szkoleniowych stanowi czynnik motywacyjny dla pracowników zaangażowanych we wdrażanie Programu, dzięki czemu praca w instytucjach staje się bardziej atrakcyjna.

Konieczne jest również podejmowanie działań związanych z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza technicznego, w tym utrzymanie odpowiedniego poziomu komputeryzacji w instytucjach zaangażowanych we wdrażanie Programu. Sprzęt komputerowy zakupiony w poprzedniej perspektywie finansowej umożliwił sprawną realizację zadań, dlatego też niezbędne jest umożliwienie podejmowania działań mających na celu utrzymanie odpowiedniego zaplecza technicznego w instytucjach zaangażowanych w nowy Program. Planowane są również wydatki związane z utrzymaniem, eksploatacją, rozbudową oraz ewentualną budową lokalnych systemów informatycznych, które są połączone z krajowym systemem informatycznym. Ponadto niezbędne będzie zapewnienie odpowiednich warunków pracy dla pracowników instytucji w ramach Programu, oraz odpowiednie wyposażenie stanowisk pracy. Dodatkowo, w celu zapewnienia płynnego przejścia do kolejnego okresu programowania, w finalnym okresie wdrażania Programu planuje się realizację działań mających na celu przygotowanie przyszłych interwencji strukturalnych.

Finansowanie wydatków związanych z zamknięciem poprzednich oraz z przygotowaniem do kolejnych perspektyw finansowych zapewni płynne przejście pomiędzy programami wdrażanymi w ramach różnych perspektyw finansowych oraz umożliwi wykorzystanie potencjału, wiedzy i doświadczenia zdobytych podczas realizacji zadań w ramach instrumentów finansowych z poprzednich okresów finansowania.

Przyjęcie zintegrowanego podejścia terytorialnego w procesie realizacji Programu w perspektywie 2014-2020 wymagać będzie również podejmowania działań o charakterze horyzontalnym, istotnych dla sprawnego wdrażania Programu, a dotyczącym obszarów objętych jego wsparciem (tj. gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu, bezpieczeństwa energetycznego, kultury, zdrowia). W celu zapewnienia spójności działań w obszarze transportu podejmowanych w ramach Programu, planuje się objęcie wsparciem ze środków Pomocy Technicznej zadań z zakresu zarządzania i wdrażania instrumentu *Łącząc Europę* (Connecting Europe Facility), w tym realizacji projektów tego instrumentu przez beneficjentów, tj. GDDKiA i PKP PLK S.A. Działania podejmowane w ramach pomocy technicznej będą miały na celu również wzmocnienie systemu instytucjonalnego w obszarze wdrażania instrumentów finansowych.

W ramach osi priorytetowej planowane jest wsparcie dla zatrudnienia pracowników beneficjentów Programu w celu zapewnienia sprawnego realizacji projektów w sektorze transportu drogowego i kolejowego. Ponadto ww. beneficjenci otrzymają wsparcie w zakresie wykonywanych przez nich zadań związanych z realizacją projektów, w tym w szczególności w zakresie podnoszenia kwalifikacji oraz w zakresie zapewnienia wsparcia eksperckiego, a także sprzętu i wyposażenia niezbędnego dla realizacji projektów. Wsparcie dla beneficjentów udzielane będzie w sposób zapewniający ciągłość inwestycji przygotowywanych i realizowanych w ramach Programu z inwestycjami przygotowywanymi w poprzedzających i realizowanymi w następującej perspektywie finansowej.

Sprawne wykorzystanie środków finansowych wymagało będzie również przygotowania specjalistycznych ekspertyz i analiz oraz zapewnienia wsparcia eksperckiego przy ocenie projektów realizowanych w ramach Programu. W tym zakresie niezbędne jest również wsparcie

instytucji, które mają istotny wpływ na wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu. Ponadto przewiduje się możliwość wsparcia w zakresie weryfikacji i doradztwa dla projektów o charakterze strategicznym, zgodnie z linią demarkacyjną pomiędzy PO Pomoc Techniczna i komponentem Pomocy Technicznej w Programie. Wsparcie w tym zakresie dotyczyć może np. weryfikacji gotowych dokumentów (w tym m.in. studium wykonalności, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko) przed złożeniem przez beneficjenta wniosku o dofinansowanie. Działania w tym zakresie mogą usprawnić proces weryfikacji i zatwierdzania projektów dokonywany przez odpowiednie instytucje. Natomiast, co do zasady koszty przygotowania dokumentacji projektowej i przetargowej dla projektów realizowanych w ramach Programu finansowane będą w ramach poszczególnych osi priorytetowych Programu.

W celu wypełnienia odpowiednich wymogów w zakresie informacji i promocji podejmowany będzie szeroki zakres działań skierowanych w szczególności do beneficjentów, potencjalnych beneficjentów, opinii publicznej oraz innych grup docelowych. Planowane jest również realizacja badań ewaluacyjnych.

Cel osi priorytetowej będzie realizowany między innymi poprzez:

- podnoszenie kwalifikacji personelu zaangażowanego w realizację programu w Instytucji Zarządzającej/Instytucjach Pośredniczących/Instytucjach Wdrażających, GDDKiA i PKP PLK SA oraz instytucji mających wpływ na sprawne wdrażanie Programu i/lub potencjał beneficjentów Programu, m.in. poprzez szkolenia oraz inne formy podnoszenia kwalifikacji;
- wynajem pomieszczeń (m.in. biurowych, konferencyjnych, archiwów), amortyzacja budynków, remonty pomieszczeń oraz urządzenie miejsca pracy;
- zakup i instalacja sprzętu i wyposażenia;
- pokrycie kosztów eksploatacji sprzętu i wyposażenia oraz zakup niezbędnych licencji i oprogramowania informatycznego, a także zakupu usług telekomunikacyjnych i teleinformatycznych dla potrzeb efektywnej realizacji programu;
- budowę, rozbudowę oraz utrzymanie systemów informatycznych mających na celu obsługę Programu, informatyzację procesu wymiany i przechowywania dokumentów;
- wsparcie procesu zarządzania i wdrażania Programu, w tym m.in.:
 - ✓ wsparcie procesu oceny i selekcji projektów;
 - ✓ wsparcie procesu kontroli oraz działań związanych ze zwalczaniem nadużyć finansowych na szkodę UE;
 - ✓ organizacja spotkań, komitetów/podkomitetów, grup, zespołów;
 - ✓ przygotowanie analiz, ekspertyz, ocen, sprawozdań, badań ewaluacyjnych (w tym finansowanie ekspertyz/analiz/badań w obszarach mających istotne znaczenie dla zapewnienia zintegrowanego podejścia terytorialnego działań podejmowanych w ramach Programu, zapewnienia spójności z priorytetami strategii Europa 2020 oraz innymi właściwymi dokumentami istotnymi dla skuteczności interwencji podejmowanych w ramach Programu);
 - ✓ finansowanie pomocy udzielonej przez ekspertów zewnętrznych;
- pokrycie kosztów zatrudnienia pracowników beneficjentów Programu w celu zapewnienia sprawnej realizacji projektów w sektorze transportu drogowego i kolejowego oraz realizujących projekty w obszarze gospodarowania wodami;
- ułatwienie dostępu do zasobów wiedzy zgromadzonych w poprzednich perspektywach finansowych, w tym:

- ✓ finansowanie kosztów procesu ewaluacji, w tym ewaluacji ex-post PO IŚ, FS/ISPA 2000-2006, FS 2004-2006;
- ✓ finansowanie działań związanych z finalizacją prac w zakresie perspektywy finansowej 2007-2013 oraz FS 2004-2006 w instytucjach będących beneficjentami osi priorytetowej;
- ✓ finansowanie kosztów archiwizacji i przechowywania dokumentacji (w tym również w formie elektronicznej) Programu oraz Programu w ramach perspektywy finansowej 2007-2013, Funduszu Spójności 2004-2006; FS/ISPA 2000-2006;
- realizacja działań wspierających dla zapewnienia zintegrowanego podejścia terytorialnego działań podejmowanych w ramach Programu oraz działań mających istotne znaczenie dla zapewnienia spójności z priorytetami strategii Europa 2020 oraz innymi właściwymi dokumentami istotnymi dla skuteczności interwencji podejmowanych w ramach Programu;
- weryfikację dokumentacji projektowej dla projektów strategicznych oraz doradztwo w tym zakresie;
- realizację działań informacyjno-promocyjnych;
- finansowanie kosztów związanych z przygotowaniem przyszłych interwencji strukturalnych.

Wskaźniki:

L.p.	Nazwa wskaźnika	Jednostka miary	Źródło pozyskiwania danych nt. wartości
1.	Liczba etatomiesięcy finansowanych ze środków pomocy technicznej	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
2.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla instytucji	osoba	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
3.	Liczba przeprowadzonych ewaluacji	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
4.	Liczba projektów objętych wsparciem	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
5.	Liczba uczestników form szkoleniowych dla beneficjentów	osoba	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
6.	Liczba działań informacyjno-promocyjnych o szerokim zasięgu	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
7.	Liczba odwiedzin portalu informacyjnego/serwisu internetowego	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
8.	Liczba materiałów informacyjnych lub promocyjnych wydanych w formie elektronicznej	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
9.	Liczba posiedzeń sieci tematycznych, grup roboczych, komitetów oraz innych ciał dialogu angażujących partnerów spoza administracji publicznej	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
10.	Liczba zorganizowanych spotkań, konferencji, seminariów	szt.	System monitorowania/co najmniej raz na kwartał
11.	Średnia ocena dostosowania stanowisk pracy do wykonywania zadań związanych z wdrażaniem polityki spójności	Punkty w skali 0-5	Ewaluacja/co najmniej raz na rok

Potencjalni beneficjenci oraz grupy docelowe

Główny typ beneficjentów w ramach osi priorytetowej:

- Instytucja Zarządzająca;
- Instytucje Pośredniczące;
- Instytucje Wdrażające;
- Instytucje, którym powierzono zadania w zakresie zarządzania i wdrażania instrumentu *Łącząc Europę*;
- Instytucje, którym powierzono zadania w obszarze wdrażania instrumentów finansowych;
- Beneficjenci realizujący projekty kolejowe i drogowe o łącznej wartości dofinansowania ze środków EFRR lub FS co najmniej 2 mld euro: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.; w tym również w zakresie realizacji projektów instrumentu *Łącząc Europę*.

Grupy docelowe:

- Beneficjenci i potencjalni beneficjenci Programu;
- Instytucje, których działania wpływają na potencjał beneficjentów/potencjalnych beneficjentów i/lub skuteczność działań IZ, IP, IP II;
- Partnerzy społeczno-gospodarczy, organizacje pozarządowe – w zakresie związanym z udziałem z Komitecie Monitorującym oraz grupach roboczych, przygotowania ekspertyz, jak również w zakresie działań o charakterze szkoleniowym.

Zasady finansowania osi priorytetowej, w tym pomoc publiczna

Projekty w ramach osi priorytetowej będą wspierane w formie bezzwrotnej.

Wpływ dużych projektów na realizację celów osi priorytetowej

W ramach osi priorytetowej nie przewiduje się realizacji dużych projektów.

Kategorie interwencji (mln EUR)

Obszar interwencji		Forma finansowania		Terytorium		Mechanizmy realizacji wymiaru terytorialnego	
Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota	Kod	Kwota
0118	280,5	01	330,0	00	330,0	00	330,0
0119	9,9	Razem	330,0	Razem	330,0	Razem	330,0
0120	39,6						
Razem	330,0						

2.3 Tabela podziału alokacji na obszary interwencji ze względu na kategorię regionu

(mln EUR)

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
05	311,0	9,0	01	27 270,3	243,6	00	27 270,3	243,6
	105,0							
06	58,3	1,7	Razem	27 270,3	243,6	Razem	27 270,3	243,6
	45,0							
07	184,6	5,4						
08	417,9	12,1						
011	60,0							
012	6,0							
013	75,0							
014	9,0							
015	180,7							
016	271,0							
017	150,3							
018	102,1							
019	524,3							
020	259,1							
021	431,8							
022	86,4							
023	112,5							

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
024		202,5						
025		1 800,0						
026		96,1						
027		3 882,6						
028		2 146,0						
029		268,3						
030		268,3						
031	1 469,2	39,2						
		5 200						
032	367,3	7,2						
		1 600						
033	491,3	13,0						
034	54,3	1,5						
036	488,6	13,0						
037	54,3	1,5						
038		82,9						
039		83,0						
040		37,1						
042		967,6						
044		124,4						
045		124,4						

Obszar interwencji			Forma finansowania			Terytorium		
Kod	Kwota		Kod	Kwota		Kod	Kwota	
	Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte		Słabiej rozwinięte	Lepiej rozwinięte
046		2 009,2						
047		47,5						
055	428,3	80,0						
082		58,4						
083		25,0						
084		87,5						
085		425,0						
086		185,0						
087		29,2						
089		9,7						
092	153,1	21,0						
093	284,2	39,0						
0118		280,5						
0119		9,9						
0120		39,6						
Razem	27 270,3*	243,6**						

* Kwota łączna dla FS i EFRR w regionach słabiej rozwiniętych.

** Kwota łączna dla EFRR w regionach lepiej rozwiniętych.

3. PLAN FINANSOWY PROGRAMU

PO IŚ jest krajowym programem operacyjnym finansowanym ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności (FS). Obszarem realizacji programu jest obszar całej Polski, tj. 15 regionów zaliczonych do kategorii słabiej rozwiniętych oraz Mazowsze jako region lepiej rozwinięty o specjalnym statusie, wynikającym z rozporządzenia ramowego jako były region słabo rozwinięty.

Zgodnie z UP alokacja UE na PO IŚ wynosi **5 006,0 mln EUR z EFRR** i **22 507,9 mln EUR z FS**. Minimalne zaangażowanie środków krajowych, szacowane na podstawie art. 120 rozporządzenia ramowego, zakładającego maksymalny poziom dofinansowania każdej osi priorytetowej EFRR w regionach słabiej rozwiniętych na poziomie 85% i dla Mazowsza na poziomie 80% oraz każdej osi priorytetowej FS na poziomie 85%, wynosi w momencie programowania **4 873,3 mln EUR**. W realizację PO IŚ zaangażowane będą środki krajowe i prywatne. Zakłada się, że ostateczne zaangażowanie środków krajowych, głównie prywatnych, w momencie zamknięcia PO IŚ będzie mogło być wyższe w zależności od zakresu i stopnia udzielonej pomocy publicznej⁸⁷.

Podstawa certyfikacji

Podstawę obliczania wkładu UE w ramach PO IŚ stanowią całkowite wydatki kwalifikowalne.

Kategorie regionów

W każdej osi priorytetowej PO IŚ finansowanej z EFRR funkcjonują dwie koperty finansowe – jedna dla 15 regionów, a druga dla Mazowsza z poziomami dofinansowania wynoszącymi odpowiednio 85% i 80%. Zgodnie z UP, osie finansowane z EFRR są „osiąmi standardowymi”. Osie te nie mają, co do zasady, charakteru ogólnopolskiego – zasięg oddziaływania projektu można przypisać do miejsca realizacji. Ustalona dla nich relacja pomiędzy kopertami regionów słabiej rozwiniętych i Mazowsza wynika z analizy potrzeb i dostępności środków. Na etapie wdrażania projektów wydatki będą przypisywane do kopert poszczególnych kategorii regionów proporcjonalnie do liczby regionów, których dotyczy projekt. Przykładowo dla projektu realizowanego na obszarze 5 województw, w tym województwa mazowieckiego, środki będą pochodziły w 80% z koperty dla regionów słabiej rozwiniętych, a w 20% z koperty finansowej dla Mazowsza. Możliwe będzie również sfinansowanie projektu realizowanego na obszarze całego kraju. Wówczas środki na wsparcie tego projektu będą pochodziły w 1/16 z koperty mazowieckiej, a w 15/16 ze środków przeznaczonych dla kategorii regionów słabiej rozwiniętych. W osiach priorytetowych finansowanych z FS, zgodnie z przepisami rozporządzenia ramowego, nie wydzielą się alokacji na poszczególne kategorie regionów.

Rezerwa wykonania

W PO IŚ wyodrębniona została rezerwa wykonania w wysokości 6% jego całkowitej alokacji EFRR, w tym po 6% dla każdej z kategorii regionów oraz 6,187% jego całkowitej alokacji FS. Wyższa rezerwa z FS wynika z wyłączenia z rezerwy wykonania – zgodnie z przepisami rozporządzenia ramowego - programu PO Pomoc Techniczna finansowanego z FS.

Udział rezerwy wykonania w podziale na lata dla każdego roku wynosi 6% EFRR i 6,187% FS. Rezerwa wykonania ustanawiana jest w każdej osi priorytetowej PO IŚ w proporcjach z przedziału

⁸⁷ Przepisy rozporządzenia ramowego, w szczególności art. 129 gwarantuje, że niezależnie od poziomu stopy dofinansowania przyjętej dla osi priorytetowej w tabeli 18a, wartość środków ostatecznie wypłaconych przez Komisję Europejską na moment zamknięcia programu nigdy nie będzie wyższa niż wkład publiczny przekazany beneficjentom. Art. 13.2 dodatkowo zapewnia, że w ramach płatności pośrednich KE zawsze będzie wypłacać kwotę niższą z dwóch kwot: kwoty wynikającej z przemnożenia podstawy certyfikacji z wniosku o płatność przez stopę dofinansowania na osi priorytetowej z tabeli 18a lub kwoty wykazanych we wniosku wydatków publicznych. Wielkość płatności pośrednich będzie uwzględniała także zasady związane z systemem rocznego badania i akceptacji kont, polegającym m.in. na udzielaniu zaliczek rocznych, wypłacaniu w trakcie roku jedynie 90% należnych płatności i rocznym rozliczaniu kont poprzez bilansowanie zaliczki rocznej wypłaconych środków i 10% zatrzymanych płatności pośrednich.

5%-6,395%. Z wyjątkiem osi Pomoc techniczna (FS), dla której zgodnie z przepisami nie ustanowiono rezerwy (wyłączenie osi pomocy technicznej wymaga dla zachowania wymaganego poziomu na funduszu w programie odpowiedniego zwiększenia rezerwy na inną/inne osie finansowane z FS).

Koncentracja tematyczna

Założone w PO IŚ poziomy koncentracji wynikają z UP i pozwalają zachować wymagane na poziomie UP przez rozporządzenia unijne poziomy koncentracji.

3.1. Tabela zobowiązań

(mln EUR)

Fundusz	Kategoria regionu	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Razem	
		główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	główna wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania	główna alokacja	rezerva wykonania
FS	Nie dotyczy	2 565,5	169,2	2 721,7	179,5	2 882,3	190,0	3 025,9	199,5	3 165,2	208,8	3 308,8	218,2	3 446,0	227,3	21 115,4	1 392,5
EFRR	Słabiej rozwinięte	545,3	34,8	577,0	36,8	610,1	39,0	640,2	40,9	670,6	42,8	701,1	44,7	732,4	46,7	4 476,7	285,7
	Lepiej rozwinięte	30,8	2,0	31,4	2,0	32,1	2,0	32,6	2,1	33,3	2,1	34,0	2,2	34,8	2,2	229,0	14,6
	Razem	576,1	36,8	608,4	38,8	642,2	41,0	672,8	43,0	703,9	44,9	735,1	46,9	767,2	48,9	4 705,7	300,3
Razem (FS i EFRR)		3 141,6	206,0	3 330,1	218,3	3 524,5	231,0	3 698,7	242,5	3 869,1	253,7	4 043,9	265,1	4 213,2	276,2	25 821,1	1 692,8

3.2. Tabela źródeł finansowania

Wskazany poziom (odsetek) wsparcia stanowi możliwy maksymalny i będzie on odpowiednio niższy w przypadku występowania pomocy publicznej. Alokacja na Inicjatywę Wspólnotową „Łącząc Europę” (koperta narodowa w sektorze transportu) wynosi 4,4 mld euro.

(mln EUR)

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Podstawa kalkulacji wkładu UE	Wkład UE	Wkład krajowy	Indykatywny podział wkładu krajowego		Finansowanie ogółem	Poziom wsparcia	Wkład EBI (dla celów informacyjnych)	Główna alokacja		Rezerwa wykonania (RW)		Udział RW we wkładzie UE (%)
						Krajowe środki publiczne	Krajowe środki prywatne				Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	
-				(A)	(B) =(C)+(D)	(C)	(D)	(E)=(A)+(B)	(F)=(A)/(E)		(H)=(A)–(J)	(I)=(B)–(K)	(J)	(K)=(B)*((J)/(A))	(L)=(J)/(A)*100
I.	FS	n/d	Wydatki publiczne i prywatne	1 528,4	269,7	27,0	242,7	1 798,1	0,85	-	1 452,0	256,2	76,4	13,5	5,0
II.	FS	n/d		3 808,2	672,0	436,8	235,2	4 480,2	0,85	-	3 569,1	629,8	239,1	42,2	6,279
III.	FS	n/d		16 841,3	2 972,0	2 812,5	159,5	19 813,3	0,85	-	15 764,3	2 781,9	1 077,0	190,1	6,395
IV.	EFRR	Slabiej rozwinięte		2 925,0	516,2	516,2	0	3 441,2	0,85	-	2 739,8	483,5	185,2	32,7	6,332
		Lepiej rozwinięte		75,4	18,9	18,9	0	94,3	0,80	-	70,6	17,7	4,8	1,2	6,332
V.	EFRR	Slabiej rozwinięte		971,8	171,5	0	171,5	1 143,3	0,85	-	923,2	162,9	48,6	8,6	5,0

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Podstawa kalkulacji wkładu UE	Wkład UE	Wkład krajowy	Indykatorywny podział wkładu krajowego		Finansowanie ogółem	Poziom wsparcia	Wkład EBI (dla celów informacyjnych)	Główna alokacja		Rezerwa wykonania (RW)		Udział RW we wkładzie UE (%)	
						Krajowe środki publiczne	Krajowe środki prywatne				Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy		
		Lepiej rozwinięte		28,2	7,0	0	7,0	35,2	0,80	-	26,8	6,7	1,4	0,3	5,0	
VI.	EFRR	Stabiej rozwinięte		437,3	77,2	68,7	8,5	514,5	0,85	-	411,1	72,6	26,2	4,6	6,0	
		Lepiej rozwinięte		60,0	15,0	15,0	0	75,0	0,80	-	56,4	14,1	3,6	0,9	6,0	
VII.	EFRR	Stabiej rozwinięte		428,3	75,6	73,6	2,0	503,9	0,85	-	402,6	71,1	25,7	4,5	6,0	
		Lepiej rozwinięte		80,0	20,0	19,7	0,3	100,0	0,80	-	75,2	18,8	4,8	1,2	6,0	
VIII.	FS	n/d		330,0	58,2	58,2	0	388,2	0,85	-	330,0	58,2	n/d	n/d	0	
Ogółem				27 513,9	4 873,3	4 046,6	826,7	32 387,2	0,8495	-	25 821,1	4 573,5	1 692,8	299,8	6,153	

3.3. Tabela podziału na osie priorytetowe, fundusze, kategorie regionów oraz cele tematyczne

(mln EUR)

Oś priorytetowa	Fundusz	Kategoria regionu	Cel tematyczny	Wkład unijny	Indykatywny podział wkładu krajowego			Finansowanie ogółem
					Ogółem	Krajowe środki publiczne	Krajowe środki prywatne	
I.	FS	n/d	4.	1 528,4	269,7	27,0	242,7	1 798,1
II.	FS	n/d	5.	700,0	123,5	80,3	43,2	823,5
			6.	3 108,2	548,5	356,5	192,0	3 656,7
III.	FS	n/d	4.	2 009,2	354,6	354,5	0	2 363,8
			7.	14 832,1	2 617,4	2 458,0	159,5	17 449,5
IV.	EFRR	Słabiej rozwinięte	7.	2 925,0	516,2	516,2	0	3 441,2
		Lepiej rozwinięte		75,4	18,9	18,9	0	94,3
V.	EFRR	Słabiej rozwinięte	7.	971,8	171,5	0	171,5	1 143,3
		Lepiej rozwinięte		28,2	7,0	0	7,0	35,2
VI.	EFRR	Słabiej rozwinięte	6.	437,3	77,2	68,7	8,5	514,5
		Lepiej rozwinięte		60,0	15,0	15,0	0	75,0
VII.	EFRR	Słabiej rozwinięte	9.	428,3	75,6	73,6	2,0	503,9
		Lepiej rozwinięte		80,0	20,0	19,7	0,3	100,0
VIII.	FS	n/d	n/d	330,0	58,2	58,2	0	388,2
Ogółem				27 513,9	4 873,3	4 046,6	826,7	32 387,2

3.4. Tabela podziału alokacji w realizacji celu dotyczącego klimatu

(mln EUR)

Oś priorytetowa	Szacunkowa wysokość środków na cele związane ze zmianą klimatu	Udział w całości alokacji na PO (%)
I.	1 378,4	5,01
II.	607,0	2,21
III.	4001,6	14,54
IV.	0	0
V.	0	0
VI.	0	0
VII.	0	0
VIII.	0	0
Ogółem	5 987,0	21,76

4. ZINTEGROWANE PODEJŚCIE DO ROZWOJU TERYTORIALNEGO

Jednym z warunków prowadzenie efektywnej Polityki Spójności w latach 2014-2020 jest zasada zintegrowanego podejścia terytorialnego. Zakłada ona integrację wsparcia pochodzącego z różnych źródeł oraz precyzyjne dostosowanie do potrzeb i uwarunkowań konkretnych terytoriów. Przyjęcie podejścia zintegrowanego oznacza przewartościowanie dotychczasowego sposobu prowadzenia działań rozwojowych poprzez dostosowanie interwencji o charakterze sektorowym do szczególnych potrzeb terytoriów definiowanych zarówno poprzez ich potencjały, jak też bariery (problemy) rozwojowe. Oznacza to, że podjęcie interwencji w danym obszarze powinno, obok wpisywania się w określone cele tematyczne i priorytety inwestycyjne, brać pod uwagę specyficzne potrzeby określonych terytoriów, jako obszarów strategicznej interwencji programu operacyjnego. Podejście takie jest zgodne z założeniami Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020, które jako główny cel polityki regionalnej wskazują rozwijanie wewnętrznych czynników wzrostu (zasobów endogennych) oraz rozwiązywanie szczególnych problemów dotyczących wybranych terytoriów. Jest to również przesłanka na rzecz prowadzenia polityki rozwoju w bliskiej współpracy między różnymi szczeblami władz publicznych i partnerami w celu precyzyjnego określenia szczegółowych celów interwencji realizowanej przy współudziale funduszy zewnętrznych i miejscowych.

W dokumentach strategicznych dotyczących kierunków przyszłej polityki rozwoju⁸⁸ podkreślona została konieczność podnoszenia konkurencyjności terytoriów poprzez koncentrację wsparcia na obszarach o największym potencjale wzrostu, do których zaliczono największe ośrodki miejskie i ich obszary funkcjonalne, przy jednoczesnym wzmacnianiu spójności terytorialnej i równoważeniu rozwoju w wymiarze przestrzennym. Komplementarnie do prowadzonych działań na rzecz oparcia wzrostu na wybranych obszarach tworzone powinny być warunki dla rozprzestrzeniania rozwoju na obszary w dalszym otoczeniu, przy szczególnym uwzględnieniu roli miast mniejszych (regionalnych i subregionalnych) w tym procesie.

Terytorialny wymiar prowadzonej interwencji został wprowadzony do głównych założeń polityki spójności po 2013 r. W *Umowie Partnerstwa* (UP) wskazuje się, że efektywność programowania i realizacji społeczno-gospodarczych działań rozwojowych jest uwarunkowana analizą barier i potencjałów oraz właściwego dostosowania interwencji do specyfiki poszczególnych obszarów. Włączenie wymiaru terytorialnego może zapewnić zwiększenie efektywności wykorzystania środków Wspólnych Ram Strategicznych. Jednocześnie podkreśla się, że podejście terytorialne będzie stosowane równolegle do podejścia horyzontalnego, zwłaszcza tam, gdzie jest to uzasadnione specyfiką celów tematycznych i zasadami działania poszczególnych funduszy.

Ze względu na swój krajowy charakter, PO IŚ będzie miał wkład w różnym stopniu w realizację potrzeb poszczególnych typów terytoriów, w tym w szczególności terytoriów uznanych za obszary strategicznej interwencji. Wpływ ten będzie miał charakter bezpośredni (realizacja projektu wprost na danym terytorium), pośredni (realizacja projektów komplementarnych) bądź oddziaływania.

⁸⁸ M.in. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Miasta, regiony, obszary wiejskie; Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.*

4.1. Ramy realizacji RLKS (Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność)

Nie dotyczy

4.2. Ramy realizacji przedsięwzięć z zakresu zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich (w tym ZIT)

4.2.1. Wymiar terytorialny programu

Miasta jako obszary strategicznej interwencji

Wymiar miejski, stanowiący integralną część wymiaru terytorialnego, w okresie programowania 2014-2020 będzie znacznie wzmocniony. Jest to związane z charakterystyczną sytuacją obszarów miejskich, będących motorami rozwoju kraju i poszczególnych regionów, generującymi największy wkład do Produktu Krajowego Brutto (PKB), a z drugiej strony borykającymi się ze specyficznymi problemami i wyzwaniem. Zgodnie z projektem *Krajowej Polityki Miejskiej*, wymiar miejski dotyczy wszystkich typów ośrodków miejskich, a więc zgodnie z klasyfikacją zaproponowaną w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, ośrodków wojewódzkich, ośrodków regionalnych, ośrodków subregionalnych oraz ośrodków lokalnych. Instrumenty oraz działania podejmowane wobec poszczególnych typów ośrodków będą różnicowane tak, aby uwzględnić specyficzne potrzeby miast oraz ich potencjał rozwojowy. Zgodnie z *Umową Partnerstwa*, interwencja programu będzie realizować postulat koncentracji geograficznej na obszarach strategicznych interwencji państwa, którymi w wymiarze miejskim są miasta wojewódzkie z ich obszarami funkcjonalnymi oraz ośrodki regionalne i subregionalne, traktowane jako obszary strategicznej interwencji w ramach programu operacyjnego.

Miasta wojewódzkie oraz obszary powiązane z nimi funkcjonalnie

Jak podkreślono w UP, miasta wojewódzkie wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi stanowią centra rozwoju gospodarczego kraju i regionów, pełnią także ważne funkcje metropolitalne: administracyjne, społeczne, naukowe, kulturalne i inne. Jednocześnie miasta te wykazują dużo deficytów i barier rozwojowych uniemożliwiających pełne wykorzystanie ich potencjałów w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i poszczególnych regionów.

Główne kierunki działań skierowane do tej kategorii miast przeznaczone do współfinansowania w programie ze środków FS oraz EFRR obejmą:

- promowanie transportu publicznego;
- poprawę efektywności energetycznej z wykorzystaniem OZE;
- kolej aglomeracyjną;
- zmniejszenie zużycia zasobów naturalnych, energii i paliw oraz realizację niskoemisyjnych strategii dla obszarów miejskich;
- gospodarkę wodno-ściekową i odpadową;
- rozwijanie wybranych funkcji metropolitalnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym, takich jak funkcje kulturowe i symboliczne (obecność placówek kulturalnych najwyższej rangi, ważne wydarzenia kulturalne) oraz wybrane działania z zakresu infrastruktury społecznej (ochrony zdrowia i rozwoju zasobów kultury).

Szacunkowa kwota wsparcia ww. obszarów może wynieść ok. 6,5 mld EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Należy zauważyć, że wsparcie tych ośrodków miejskich będzie realizowane głównie ze środków Funduszu Spójności i jako takie będzie dostosowane do specyficznych wymogów związanych z zasadami wsparcia obowiązujących dla tego funduszu. W ramach PO IŚ realizowane będą działania ukierunkowane na tworzenie warunków rozwoju zrównoważonego tych miast, m.in. poprzez promowanie strategii niskoemisyjnych oraz wynikających z nich działań w obszarze infrastruktury niskoemisyjnego transportu publicznego i tzw. zrównoważonej mobilności miejskiej, infrastruktury dystrybucji energii, w tym tzw. inteligentnych sieci, promowanie efektywności energetycznej w infrastrukturach publicznych. Podstawą wsparcia będą dokumenty strategiczne miast spełniające wymogi strategii niskoemisyjnych, będące warunkiem wynikającym z mocy przepisów ogólnych dotyczących funkcjonowania *Europejskich Funduszy Strukturalnych i Inwestycyjnych* (EFSI).

Ośrodki regionalne i subregionalne jako obszary strategicznej interwencji

W ramach realizacji wymiaru miejskiego przewiduje się wsparcie zrównoważonego rozwoju ośrodków regionalnych i subregionalnych. Szczególne wskazanie tej kategorii miast do wsparcia w ramach PO IŚ wynika z dużego znaczenia tych ośrodków dla stabilnego funkcjonowania systemu osadniczego oraz zrównoważonego rozwoju kraju. Należy podkreślić, że dla identyfikacji tych ośrodków istotny jest nie tylko ich status administracyjny, ale przede wszystkim miejsce, jakie zajmują w policentrycznej strukturze systemu osadniczego. Oparcie rozwoju przestrzennego na rozproszonej sieci ośrodków miejskich wzmacnia procesy spójności terytorialnej, jako celu ważnego z punktu widzenia całego kraju. Z tego względu ważne jest wspieranie zachowania funkcji mniejszych miast, które efektywnie mogą zostać podjęte z poziomu programu krajowego.

Ze względu na ramowy charakter programu operacyjnego szczegółowe rozwiązania odnośnie sposobu preferowania ośrodków regionalnych i subregionalnych będą przedmiotem uszczegółowienia do PO IŚ.

Działania adresowane do tej grupy miast w ramach programu powinny wspierać wzmacnianie dwukierunkowych powiązań tych miast: z miastami wojewódzkimi, z jednej strony, a także z mniejszymi ośrodkami lokalnymi i obszarami wiejskimi. Działania takie będą służyły wykorzystaniu wewnętrznych potencjałów tych miast w celu utrzymania i rozwoju funkcji wyższego rzędu wobec ośrodków lokalnych i obszarów wiejskich, jak również wzmacnianie ich relacji z największymi ośrodkami miejskimi. Do realizacji obu kierunków działań niezbędne jest wyposażenie w odpowiednią infrastrukturę, która będzie służyła tworzeniu warunków dla absorpcji procesów rozwojowych z ośrodków wojewódzkich, a następnie ich przenoszeniu na obszary otaczające, zwłaszcza regiony wiejskie.

Tego rodzaju interwencja została skoncentrowana na obszarach wpisujących się w główny nurt programu, tj. w zakresie połączenia tych miast z większymi ośrodkami, publicznego transportu miejskiego oraz szeroko pojętej odnowie tkanki miejskiej (budynki publiczne) uwzględniającej aspekty środowiskowe i wspierającej efektywne wykorzystanie zasobów. Ponadto interwencja będzie obejmować inwestycje w zakresie infrastruktury ochrony środowiska i infrastruktury społecznej, w tym w szczególności związane z systemem ratownictwa medycznego oraz inwestycje w zakresie kultury..

Szacunkowa kwota wsparcia miast regionalnych i subregionalnych może wynieść ok. 2 mld EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Należy również mieć na względzie spójność tematyczną działań, dla których źródłem wsparcia będzie Fundusz Spójności. Większość z nich wynikać będzie ze strategii niskoemisyjnych przygotowanych dla obszarów miejskich i będzie wspierało podstawy infrastrukturalne rozwoju zrównoważonego, komplementarnie do działań wynikających z innych programów i finansowanych z innych funduszy. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na znaczenie

zintegrowanego rozwoju miast jako narzędzia osiągnięcia celów strategii EU 2020 przyczyniającego się do rozwoju inteligentnego, bardziej zrównoważonego i sprzyjającego włączeniu społecznemu, szeroko podjętej w Deklaracji z Toledo (czerwiec 2010 r.). Zgodnie z Deklaracją, centralnym elementem koncepcji zintegrowanego rozwoju miast jest zintegrowana rewitalizacja miast, która powinna mieć strategiczne znaczenie dla realizacji modelu miasta zrównoważonego, bardziej inteligentnego i sprzyjającego włączeniu społecznemu. Z punktu widzenia wymiaru środowiskowego, w deklaracji podkreślono, że obszary metropolitalne, jak też miasta mniejsze odgrywają kluczową rolę w zakresie zrównoważonego rozwoju świata, a w szczególności w walce ze zmianą klimatu, ponieważ to właśnie tam koncentruje się największe zużycie zasobów (zarówno materiałowych jak i energetycznych) i tam powstaje najwięcej ścieków komunalnych i przemysłowych odpadów i emisji (w tym, co najbardziej znaczące, emisji gazów cieplarnianych).

W kontekście postanowień Deklaracji z Toledo uzupełnionej przez dokument referencyjny nt. zintegrowanej rewitalizacji miast, należy zauważyć, że są one w dużej mierze zgodne z tymi, jakie przewiduje się w ramach interwencji PO IŚ. Szczegółowe informacje odnoszące się do zakresu wsparcia miast subregionalnych zostały przedstawione w dalszej części rozdziału.

Wpływ programu na pozostałe obszary strategicznej interwencji

Obszary wiejskie

Obszary wiejskie pełnią wiele funkcji o dużym znaczeniu dla zrównoważonego rozwoju kraju. Z uwagi na położenie i naturalną bliskość cennych zasobów przyrodniczych i krajobrazowych, unikalnych struktur przyrodniczych, a także, ważnych dla egzystencji ludności miast terenów zielonych, obszary wiejskie cechują się wieloma potencjałami do których wykorzystania i rozwoju będzie mogła przyczyniać się interwencja programu.

Zakłada się, że obszary wiejskie będą adresatem wsparcia o charakterze bezpośrednim oraz pośrednim. Główne kierunki działań wspierające rozwój i przekształcenia na tych obszarach będą dotyczyć ochrony środowiska naturalnego, w tym przywracania i ochrony cennych zasobów przyrodniczych na tych obszarach, wytwarzania i dystrybucji odnawialnych źródeł energii, budowy infrastruktury transportowej i energetycznej.

Na powyższe działania szacuje się, że może zostać przeznaczony ok. 400 mln EUR, z zachowaniem zgodności z regulacjami właściwymi dla FS i EFRR.

Ponadto interwencja programu będzie wspierać dostosowanie do zmian strukturalnych poprzez wykorzystanie innych walorów dostępnych na tych obszarach (np. w zakresie ekologii, dziedzictwa kulturowego tworzącego warunki dla rozwoju turystyki, produkcji energii w oparciu o lokalne źródła surowców). Wsparcie tych gałęzi gospodarki będzie pobudzać lokalny rozwój oraz przyczyniać się do wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich.

Dla uzyskania wymiernych efektów działań skierowanych do obszarów wiejskich, niezbędne będzie podjęcie komplementarnej interwencji o charakterze miękkim z innych programów operacyjnych, w ramach wsparcia rozwoju zasobów ludzkich, kapitału społecznego oraz inwestycji w infrastrukturę techniczną o charakterze lokalnym i regionalnym (transportową, telekomunikacyjną, energoelektryczną niskich i średnich napięć i ochrony środowiska) i społeczną. Działania programu będą wspierać procesy kształtowania się regionalnych specjalizacji, które będą obejmować usługi i działalności koncentrujące się na obszarach wiejskich w zakresie turystyki, środowiska oraz różnych gałęzi gospodarki wspieranej współfinansowanymi inwestycjami, jak rozwój energii ze źródeł odnawialnych.

W odniesieniu do działań o charakterze pośrednim, obszary wiejskie będą mogły korzystać ze wsparcia adresowanego w programie do mniejszych ośrodków miejskich, takich jak miasta

subregionalne. Ośrodki te mają często szczególne znaczenie dla rozwoju obszarów wiejskich, głównie jako katalizatory tworzenia funkcji pozarolniczych oraz jako inkubatory przedsięwzięć aktywizujących otaczające je tereny. Dzięki poprawie dostępności transportowej ośrodków subregionalnych do największych ośrodków miejskich stworzone zostaną warunki do bardziej intensywnej mobilności przestrzennej i zawodowej mieszkańców wsi, co będzie skutkowało lepszym dostępem do usług publicznych wyższego rzędu oraz bardziej atrakcyjnych miejsc pracy.

Polska Wschodnia

Interwencja programu będzie przyczyniać się również do wzmocnienia szans rozwojowych Polski Wschodniej. Działania dedykowane temu obszarowi będą realizowane w ramach interwencji podstawowej programu oraz poprzez realizację wymiaru miejskiego.

Polska Wschodnia jest obszarem występujących barier rozwojowych o charakterze społecznym⁸⁹ i infrastrukturalnym, mających wpływ na peryferyjność tego regionu. Ich efektywne rozwiązanie będzie przedmiotem wsparcia zarówno z poziomu regionalnego i krajowego. W odniesieniu do rozwoju infrastruktury transportowej, konieczna jest poprawa dostępności zewnętrznej tego makroregionu, zwłaszcza połączeń transportowych miast wojewódzkich ze stolicą oraz dostępności wewnętrznej (pomiędzy miastami). Wkład PO IŚ, decydujący obok interwencji ze środków inicjatywy KE „Łącząc Europę”, (CEF) w zakresie poprawy dostępności zewnętrznej makroregionu, będzie miał charakter komplementarny do interwencji w ramach innych programów krajowych oraz programów regionalnych.

Polska Wschodnia jest również regionem peryferyjnym w odniesieniu do wyposażenia w infrastrukturę energetyczną, gwarantującą bezpieczeństwo i stabilność dostaw energii. Niedoinwestowanie tego obszaru Polski negatywnie wpływa na konkurencyjność gospodarki i warunki życia ludności. Jest to wyzwanie, które również będzie wymagało podjęcia nakładów inwestycyjnych z poziomu krajowego.

W celu wsparcia rozwiązywania problemów rozwojowych wynikających z peryferyjnego położenia, czy niskiej atrakcyjności inwestycyjnej obszarów strategicznej interwencji, podejmowane będą działania wynikające z dokumentów strategicznych przygotowanych dla tych obszarów. W odniesieniu do Polski Wschodniej, wkład PO IŚ będzie polegał w szczególności na poprawie dostępności terytorialnej tego regionu poprzez wsparcie budowy podstawowego układu sieci transportowej (drogowej i częściowo kolejowej) oraz bezpieczeństwa energetycznego.

4.2.2. Zastosowanie zintegrowanego podejścia terytorialnego

W ramach programu przewiduje się zastosowanie zintegrowanego podejścia w odniesieniu do miast wojewódzkich oraz ośrodków regionalnych i subregionalnych. Jeżeli charakter określonego projektu będzie tego wymagać, to interwencją programu obejmowane będą także obszary poza granicami tych miast (łącznie cały obszar funkcjonalny miasta).

W odniesieniu do miast, interwencja będzie miała na celu rozwiązanie najważniejszych problemów tych miast na przykład z punktu widzenia wsparcia przedsięwzięć ograniczających emisję CO₂, w tym efektywności energetycznej, zrównoważonego transportu publicznego, ochrony środowiska. Wsparcie będzie udzielane z uwzględnieniem podejścia zintegrowanego, przewidującego (tam, gdzie tematycznie właściwe) istnienie na danym obszarze planów

⁸⁹ Prawie 30% ludności makroregionu w wieku produkcyjnym jest bierna zawodowo. Wśród głównych przyczyn bierności wskazywane jest - podobnie jak ogółem w Polsce - przejście na emeryturę (ok. 45% wskazań wśród badanych), w drugiej kolejności podjęcie nauki (przeciętnie co czwarty mieszkaniec makroregionu), a następnie choroba i niepełnosprawność (16%) oraz obowiązki rodzinne (ok. 10%).

w zakresie gospodarki niskoemisyjnej oraz innych dokumentów strategicznych charakterze strategicznym, zgodnie z planowanym zakresem wsparcia.

Z uwagi na charakter wdrażania Funduszu Spójności, który finansuje kluczowe inwestycje o znaczeniu europejskim i krajowym, adresatem działań podejmowanych w ramach programu operacyjnego będzie terytorium całego kraju. Zgodnie z przyjętym podziałem interwencji kraj/region, cele programu będą osiąmane poprzez działania o charakterze krajowym w kluczowych obszarach mających wpływ na wsparcie rozwoju gospodarki niskoemisyjnej, efektywnie korzystającej z zasobów oraz sprzyjającej spójności społecznej i terytorialnej. Ze względu na priorytetowe znaczenie finansowanych inwestycji dla budowy infrastruktury służącej rozwojowi zrównoważonemu, przyjęcie zintegrowanego podejścia terytorialnego będzie związane z uzupełniającym charakterem działań podejmowanych na innych poziomach zarządzania, zwłaszcza na poziomie regionalnym. Zachowanie zintegrowanego charakteru projektów uwarunkowane jest jednak podjęciem komplementarnych zamierzeń inwestycyjnych przez władze różnych szczebli zarządzania, zwłaszcza regionalnego.

Dla zastosowania zintegrowanego podejścia terytorialnego największe znaczenie będą miały działania zapisane w planach (strategiach) gospodarki niskoemisyjnej dla wskazanych obszarów, strategiach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT). Na podstawowy układ interwencji programu będą składać się strategiczne inwestycje o charakterze krajowym finansowane z PO IŚ i projekty uzupełniające podejmowane w układzie zarządzania poziomego (np. inne ministerstwa sektorowe) oraz pionowego (inne poziomy władzy publicznej) w oparciu o dokumenty strategiczne zaadresowane do konkretnych obszarów.

Zgodnie z zapisami Umowy Partnerstwa, jednym z instrumentów zapewniających większą efektywność wykorzystania środków EFSI poprzez integrację działań w wymiarze terytorialnym będą Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT).

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne będą realizowane przede wszystkim na terenie miast wojewódzkich i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie⁹⁰ w ramach regionalnych programów operacyjnych (RPO) na podstawie Strategii ZIT⁹¹. Głównym źródłem finansowania Strategii ZIT dla miasta wojewódzkiego i powiązanego z nim obszaru funkcjonalnego (dalej Strategii „ZIT wojewódzkiego”) są poszczególne RPO (obowiązkowo środki EFRR i EFS). Dodatkowo projekty ujęte w Strategii „ZIT wojewódzkiego”, o charakterze komplementarnym do tych wspieranych przez RPO w formule ZIT, będą mogły uzyskać wsparcie z programów krajowych, w ramach właściwych osi priorytetowych. Taki sposób realizacji wynika ze zintegrowanego charakteru strategii ZIT, które oprócz inwestycji o charakterze regionalnym będą zawierały komponent krajowy składający się z komplementarnych przedsięwzięć inwestycyjnych finansowanych zgodnie z regułami wsparcia właściwymi dla danego, krajowego programu operacyjnego. W ten sposób PO IŚ będzie wносить wkład w realizację podejścia zintegrowanego, pomimo, iż w ramach samego programu nie przewiduje się realizacji projektów w formule ZIT.

Wyrazem silnie zaakcentowanego wymiaru miejskiego PO IŚ są działania adresowane do 18 miast wojewódzkich (i powiązanych z nimi funkcjonalnie obszarów) oraz ośrodków regionalnych i subregionalnych. Możliwy katalog wsparcia w ramach PO IŚ obejmuje następujące działania:

⁹⁰ Obszary funkcjonalne miast składają się z różnych jednostek administracyjnych, za które odpowiadają poszczególne samorządy lokalne, czyli gminy (w przypadku miast wojewódzkich są to miasta na prawach powiatu – rdzenie obszarów funkcjonalnych, jak i małe gminy podmiejskie, leżące w jego strefie oddziaływania). Istotą zastosowania ZIT jest wsparcie projektów ważnych z punktu widzenia rozwoju ośrodków miejskich, mających znaczenie dla całego obszaru funkcjonalnego.

⁹¹ Zgodnie z art. 7 projektu rozporządzenia EFRR, podstawowym warunkiem realizacji ZIT jest posiadanie strategii określających zintegrowane działania służące rozwiązywaniu problemów gospodarczych, środowiskowych, klimatycznych, demograficznych i społecznych, które mają wpływ na obszary miejskie. W związku z funkcjonowaniem w Polsce na poziomie lokalnym wielu różnych dokumentów strategicznych dla realizacji ZIT warunek ten będzie spełniać „Strategia ZIT”.

- modernizacja energetyczna budynków z wymianą wyposażenia na energooszczędne (PI 4.3);
- realizacja sieci ciepłowniczych i chłodniczych (PI 4.5);
- zrównoważona mobilność miejska/transport miejski (PI 4.5);
- wsparcie kolei aglomeracyjnej (PI 7.4).

W niektórych przypadkach projekty realizowane w ramach PO IŚ będą stanowiły główną inwestycję, wokół której realizowane będą mniejsze (komplementarne) inwestycje finansowane z RPO w formule ZIT (np. transport miejski).

Tryb realizacji projektów komplementarnych zostanie ustalony na etapie opracowania szczegółowych rozwiązań wdrożeniowych dla programu operacyjnego. Projekty komplementarne znajdujące się w pozytywnie zaopiniowanej (przez Instytucję Zarządzającą PO IŚ) Strategii ZIT, będą mogły zyskać preferencje w procesie ich wyboru do realizacji poprzez:

- wprowadzenie priorytetowego traktowania projektów komplementarnych zamieszczonych w Strategii „ZIT wojewódzkiego” (tryb pozakonkursowy dla projektów strategicznych, pozytywnie zaopiniowanych przez IZ PO IŚ) lub
- umieszczenie preferencji dla projektów komplementarnych zamieszczonych w Strategii „ZIT wojewódzkiego” w kryteriach wyboru projektów dla wybranych działań PO IŚ (tryb konkursowy dla projektów, które nie uzyskały pozytywnej opinii IZ PO IŚ lub nie uzyskały statusu projektu strategicznego PO IŚ).

Wskazanie w Strategii ZIT projektów komplementarnych nie gwarantuje ich realizacji i wsparcia ze środków PO IŚ. Warunkiem brzegowym jest spełnienie przez takie projekty kryteriów wyborów projektów, które zostaną zatwierdzone przez Komitet Monitorujący i dostępność alokacji. Ponadto w przypadku PI 4.3 i 4.5 (niezależnie od tego czy zgłaszane będą indywidualnie przez gminy czy przez Związki ZIT), warunkiem będzie posiadanie przez wnioskujące gminy planów gospodarki niskoemisyjnej (zgodnie z opisem I i III osi priorytetowej) jako odrębnego dokumentu(ów) bądź jako elementu objętego Strategią ZIT (dokument ten będzie badany pod tym kątem przez IZ PO IŚ).

W odniesieniu do ośrodków regionalnych i subregionalnych, wsparcie będzie realizowane dwutorowo, tzn. w ramach głównego nurtu interwencji (osie priorytetowe tematyczne) oraz w ramach dedykowanych miastom działań finansowanych z puli środków do wykorzystania w ściśle określonym zakresie tematycznym. Jeżeli charakter określonego projektu będzie tego wymagać, to interwencją programu obejmowane będą także obszary poza granicami tych miast (łącznie cały obszar funkcjonalny miasta).

4.3. Ramy realizacji ZIT poza zintegrowanymi przedsięwzięciami z zakresu zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich

Nie dotyczy

4.4. Mechanizmy zapewniające koordynację przedsięwzięć opartych na współpracy, strategii makroregionalnych i strategii dla basenów morskich

Wpływ programu na realizację celów Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego

Obszarem zainteresowania PO IŚ w ramach Strategii UE dla Regionu Morza Bałtyckiego⁹² będzie „ochrona stanu środowiska morskiego” (Save the Sea). W ograniczonym zakresie program będzie realizował również cel związany z poprawą zintegrowania regionu, w szczególności w zakresie spójności transportowej i bezpieczeństwa energetycznego.

Realizacja działań w zakresie ochrony morza będzie miała na celu redukcję zanieczyszczenia wód Bałtyku, który jest jednym z najbardziej zanieczyszczonych obszarów morskich w świecie. Osiągnięcie tego celu jest związane z działaniami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju, tak jak zostały zdefiniowane w strategii Europa 2020. Działania zapisane w programie operacyjnym będą przyczyniały się do osiągania tego celu oraz odpowiadających mu następujących celów szczegółowych: dążenie do zapewnienia czystych wód, zachowanie różnorodności przyrodniczej i jej dobrego stanu oraz zapewnienie czystej i bezpiecznej żeglugi.

Inwestycje na rzecz poprawy warunków transportowych w makroregionie stanowić będą istotną część działań związanych z interwencją programu operacyjnego w sferze transportu. Położenie geograficzne, układ przebiegających przez Polskę korytarzy transportowych i wynikające z tego wyzwania będą determinować rozkład przestrzenny i funkcjonalny realizowanych inwestycji. Wysokim stopniem spójności z SUE RMB charakteryzować się będą działania na rzecz rozwoju infrastruktury transportu morskiego, wodnego śródlądowego, kolejowego (w tym intermodalnego) i drogowego, w układzie przestrzennym właściwym dla obszaru i oddziaływania makroregionu.

Ważnym kierunkiem działań na rzecz zwiększenia spójności makroregionu jest integracja rynków energii, co wiąże się z rozwojem infrastruktury bezpieczeństwa energetycznego o znaczeniu ponadkrajowym (połączenie Polska – Litwa), poprawiającej dostępność północnej części regionu Morza Bałtyckiego z centralną częścią Europy. Integracji połączeń energetycznych będzie sprzyjać promowana w programie dywersyfikacja źródeł zaopatrzenia w energię, zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, obniżanie emisyjności gospodarki wraz z efektywnym wykorzystaniem zasobów. Sprzyjać temu będzie wymiana doświadczeń i dobrych praktyk pomiędzy państwami regionu Morza Bałtyckiego. Rozbudowa terminala LNG w Polsce oraz rozbudowa transgranicznych połączeń gazowych sprzyjać będzie budowie wspólnego rynku gazu i zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa energetycznego przez dywersyfikację dostaw tego nośnika w tym regionie oraz budowie wspólnego rynku gazu na poziomie UE.

Ponadto, w kontekście działań na rzecz podnoszenia konkurencyjności gospodarki, należy zwrócić uwagę na potencjał regionu Morza Bałtyckiego dla rozwoju morskiej energetyki wiatrowej, jako lokalnego, nieemisyjnego, odnawialnego źródła energii oraz wkładu energetyki morskiej w promowany przez KE rozwój sektora tzw. *Blue Economy*. W dokumencie strategicznym Komisji Europejskiej, *Błękitny Wzrost*, podkreślana jest konieczność wspierania sektora morskiej energetyki wiatrowej w związku z jego pozytywnym wpływem na gospodarkę państw członkowskich, rewitalizację przemysłu oraz tworzenie miejsc pracy. Wsparciu błękitnego wzrostu będą sprzyjać takie działania programu, jak rozwój energetyki wiatrowej i budowa farm morskich oraz rozwój niskoemisyjnych systemów transportu, włączając transport śródlądowy, morski i połączenia multimodalne.

⁹² Por. ACTION PLAN. Commission staff working document Accompanying the Communication from the commission to the european parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions concerning the European Union Strategy for the Baltic Sea Region, February 2013 VERSION.

Osiąganiu celów strategii będzie sprzyjać zwiększenie poczucia identyfikacji z regionem, w czym dużą rolę może odegrać promowanie wspólnego dziedzictwa i tożsamości kulturowej regionu Morza Bałtyckiego. Realizowane w programie inwestycje dotyczące ochrony i zachowania dziedzictwa kulturowego mają niezmiernie istotny wpływ na integrację społeczności w regionie, przypominając o wspólnym dziedzictwie kulturowym oraz zwiększając atrakcyjność dla turystów i inwestorów.

Obok mechanizmów związanych koordynacji związanych z realizacją projektów spójnych z celami Strategii, drugim ważnym kierunkiem będzie przyjęcie na poziomie wdrożeniowym odpowiednich mechanizmów promujących współpracę partnerów (przyszłych beneficjentów) w wymiarze krajowym i międzynarodowym.

5. UWARUNKOWANIE WSPARCIA NA ZJAWISKA UBÓSTWA, DYSKRYMINACJI ORAZ WYKLUCZENIA SPOŁECZNEGO

5.1. Wykaz obszarów najbardziej dotkniętych ubóstwem lub grup docelowych zagrożonych dyskryminacją

Nie dotyczy

5.2. Wkład strategii określonej w programie na rzecz obszarów najbardziej dotkniętych ubóstwem lub grup docelowych zagrożonych dyskryminacją w rozwiązanie ich szczególnych problemów

Nie dotyczy

**6. SZCZEGÓLNE POTRZEBY OBSZARÓW DOTKNIĘTYCH
POWAŻNYMI I TRWAŁE NIEKORZYSTNYMI WARUNKAMI
NATURALNYMI LUB DEMOGRAFICZNYMI**

Nie dotyczy

7. INSTYTUCJE ODPOWIEDZIALNE ZA ZARZĄDZANIE, KONTROLĘ ORAZ AUDYT ORAZ ROLA PARTNERÓW

7.1. Identyfikacja zaangażowanych instytucji

Zaangażowane instytucje

Identyfikacja oraz dane kontaktowe zaangażowanych instytucji

Instytucja/podmiot	Nazwa instytucji oraz departamentu lub innej jednostki organizacyjnej	Kierownictwo instytucji (stanowisko)
Instytucja Zarządzająca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Programów Infrastrukturalnych oraz Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu)
Instytucja Audytowa	Ministerstwo Finansów	Generalny Inspektor Kontroli Skarbowej
Instytucja Certyfikująca	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego (Departament Systemu Wdrażania Programów Infrastrukturalnych)	minister właściwy ds. rozwoju regionalnego (dyrektor Departamentu)
Instytucja odpowiedzialna za otrzymywanie płatności z KE	Ministerstwo Finansów (Departament Instytucji Płatniczej)	minister właściwy ds. finansów publicznych (dyrektor Departamentu)

System instytucjonalny w ramach PO IŚ jest zgodny z system instytucjonalnym dla Polityki Spójności opisanym w Umowie Partnerstwa (UP).

Funkcje Instytucji Zarządzającej pełni minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Instytucja Zarządzająca pełni równocześnie funkcje Instytucji Certyfikującej. Przewiduje się powierzenie części zadań Instytucjom Pośredniczącym, których rola i funkcje określone są w stosownych porozumieniach międzyinstytucjonalnych. Nie wyklucza się również powołania Instytucji Wdrażających. Delegowanie zadań będzie miało miejsce jedynie wtedy, gdy będzie prowadzić do poprawy skuteczności i efektywności wdrażania PO IŚ.

Szczegółowe zasady funkcjonowania systemu zarządzania, kontroli, monitoringu, ewaluacji, informacji i promocji, systemu IT przyjęte w programie wynikają z UP i właściwych przepisów rozporządzeń.

7.2. Działania angażujące stosownych partnerów w proces przygotowania programu oraz rola partnerów zaangażowanych we wdrażanie, monitorowanie, ewaluację programu

7.2.1. Rola partnerów w procesie przygotowania, wdrażania, monitorowania i ewaluacji programu

Partnerstwo na etapie programowania

Za całość prac koordynacyjnych związanych z przygotowaniem projektu PO IŚ odpowiada Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (poprzednio Ministerstwo Rozwoju Regionalnego), pełniące w okresie 2007-2013 funkcję Instytucji Zarządzającej dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Proces przygotowania projektu PO IŚ prowadzony był w bezpośredniej i bieżącej współpracy z resortami odpowiedzialnymi za poszczególne polityki sektorowe, które są objęte interwencją PO IŚ, tj. Ministerstwem Gospodarki (dotyczy zakresu objętego I. oraz V. osią priorytetową), Ministerstwem Środowiska (dotyczy II. osi priorytetowej), Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, dotyczy III. oraz IV. osi priorytetowej), Ministerstwem Kultury i Dziedzictwa Narodowego (dotyczy VI. osi priorytetowej) oraz Ministerstwem Zdrowia (w zakresie VII. osi priorytetowej). Współpraca tych instytucji prowadzona była w formule odbywających się cyklicznie zespołów zadaniowych (dedykowanych określonym zagadnieniom tematycznym), a także w ramach bieżącej wymiany korespondencji i spotkań.

Stosownie do wymagań określonych w art. 5 ust. 1 rozporządzenia ogólnego, w przygotowanie projektu PO IŚ (kolejnych jego wersji) zostało zaangażowane szerokie grono partnerów oraz interesariuszy, wywołując szeroką i cieszącą się bardzo dużym zainteresowaniem debatę na temat strategii rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Rezultatem debaty było uzyskanie opinii i uwag na temat kierunków wsparcia z funduszy europejskich w latach 2014-2020, określonych w projekcie PO IŚ, co pozwoliło określić właściwą wizję rozwoju i dokonać wyborów o charakterze strategicznym.

Cykl konsultacji był prowadzony na poziomie krajowym w formie następujących modułów:

- spotkania dedykowanej Grupy roboczej;
- konsultacje prowadzone za pośrednictwem strony internetowej i konferencje konsultacyjne;
- konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko;
- inne formy.

Spotkania dedykowanej Grupy roboczej

Kluczowym elementem procesu programowania było zaangażowanie szerokiego grona partnerów i interesariuszy – resortów, samorządów, organizacji pozarządowych, zgodnie z zasadami partnerstwa oraz wielopoziomowego sprawowania rządów. Zgodnie z powyższym, w dniu 4 lutego 2013 r. Międzyresortowy Zespół do spraw Programowania i Wdrażania Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej podjął uchwałę nr 1/2013 w sprawie powołania Grup roboczych wspierających prace nad przygotowaniem programów operacyjnych na lata 2014 – 2020. Zarządzeniem nr 4 z 11 lutego 2013 r. Minister Rozwoju Regionalnego powołał ww. Grupy robocze, w tym Grupę ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.

Przygotowaniom do organizacji posiedzeń ww. Grupy towarzyszyły prace nad sformułowaniem przejrzystych zasad/kryteriów doboru partnerów do prac w Grupie. Mając na uwadze ww. Zarządzenie oraz przepisy projektu rozporządzenia ogólnego, uzupełnione o informacje zawarte w projekcie aktu delegowanego KE „*Code of Conduct on Partnership*” przyjęto, że podstawowymi kryteriami selekcji partnerów będą:

- status organizacji wchodzących w skład Grupy odpowiadający trzem głównym kategoriom partnerów, zgodnie z wytycznymi zawartymi w projekcie rozporządzenia ramowego;
- tematyczny zakres działania, mając na uwadze cele i tematyczny zakres interwencji PO IŚ;
- geograficzny (ogólnopolski) zakres działania, mając na uwadze krajowy charakter PO IŚ;
- potencjał instytucjonalny partnerów, tj. ich wiedzę i doświadczenie dające gwarancję wysokiej jakości wkładu merytorycznego, ze względu na wysoce specjalistyczną tematykę interwencji oraz konieczność zaangażowania ekspertów dziedzinowych mających doświadczenie w prowadzeniu podobnych prac. Przy doborze organizacji wzięto pod uwagę również fakt dotychczasowej współpracy w ramach Komitetu Monitorującego PO IŚ 2007 – 2013;
- cele Grupy roboczej, która (oprócz prowadzenia prac przygotowawczych projektu PO IŚ) odpowiada za koordynację celów tematycznych 4., 5., 6. oraz 7. W praktyce oznaczało to konieczność przygotowania względnie szerokiej listy interesariuszy, ponieważ zakres celów tematycznych jest szerszy od planowanego zakresu interwencji programu operacyjnego.

Kierując się ww. kryteriami, stworzona została lista partnerów obejmująca:

- reprezentantów strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast;
- odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe – krajowe izby handlu i stowarzyszenia biznesu, związane z obszarami finansowania funduszy;
- instytucje społeczeństwa obywatelskiego działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych.

Ostatecznie, obok reprezentantów strony rządowej, do udziału w pracach Grupy uczestniczy przedstawiciele 40 podmiotów reprezentujących szeroko rozumiane grono partnerów, w tym ze strony organizacji pozarządowych, stowarzyszeń, instytucji naukowych i eksperckich, partnerów społeczno-gospodarczych (lista partnerów uczestniczących w pracach Grupy stanowi załącznik do PO IŚ).

Zadaniem Grupy roboczej był między innymi aktywny merytoryczny udział w przygotowaniu projektu PO IŚ (łącznie w okresie marzec – sierpień 2013 r. odbyło się pięć plenarnych spotkań Grupy), który następnie został poddany szerokim konsultacjom społecznym.

Konsultacje prowadzone za pośrednictwem strony internetowej i konferencje konsultacyjne

Formuła konsultacji za pośrednictwem strony internetowej była główną formą ogólnokrajowych konsultacji społecznych projektu PO IŚ. Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie 26 sierpnia-25 września 2013 r. za pomocą formularza *online* dostępnego na stronie internetowej administrowanej przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (poprzednio Ministerstwo Rozwoju Regionalnego). W konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani, w tym osoby prywatne. Łącznie zostało zgłoszonych około 1100 uwag, których większość dotyczyła sektora energetyki, środowiska oraz transportu. Rozstrzygnięcia do zgłoszonych uwag były podejmowane w ramach uzgodnień pomiędzy Ministerstwem Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju) oraz resortami odpowiedzialnymi za poszczególne polityki sektorowe, bezpośrednio zaangażowanymi w przygotowanie projektu PO IŚ. W prace zostali zaangażowani również zewnętrzni partnerzy, którzy prowadzili niezależną ekspercką ocenę PO IŚ w zakresie ewaluacji *ex-ante* oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. W oparciu o zgłoszone

w trakcie w konsultacji uwagi, projekt PO IŚ został zmodyfikowany, wzięto też pod uwagę postulaty i uwagi, które zostały zgłoszone w terminie w innej niż *online* formule (tj. w formie pisemnej bądź pocztą elektroniczną).

Elementem uzupełniającym proces konsultacji społecznych prowadzonych w formule *online* za pośrednictwem strony internetowej były konferencje/spotkania konsultacyjne, w trakcie których uczestnikom prezentowano założenia projektu PO IŚ oraz umożliwiono przeprowadzenie dyskusji i zadania pytań. Łącznie odbyły się trzy konferencje w:

- Warszawie 28 sierpnia 2013 r. (spotkanie inauguracyjne proces konsultacji);
- Poznaniu 18 września 2013 r. oraz
- Krakowie 4 października 2013 r. (spotkanie podsumowujące).

Do udziału w konferencji zostali zaproszeni: reprezentatywne grono partnerów społeczno-gospodarczych (w tym członkowie Grupy roboczej) oraz władz publicznych (w tym szczególnie udział partnerów regionalnych). Dodatkowo za pośrednictwem strony internetowej w formule *online* przyjmowane były zgłoszenia wszystkich zainteresowanych podmiotów (również osób prywatnych).

Konferencje cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem. W debacie publicznej uczestniczyło (bezpośrednio i pośrednio) szerokie grono osób reprezentujących: samorządy województw oraz pozostałe szczeble jednostek samorządu terytorialnego, środowiska eksperckie, akademickie, jednostki naukowe, partnerów społeczno-gospodarczych, przedsiębiorców i osoby prywatne.

Przebieg procesu konsultacji społecznych został opisany w *Raporcie z konsultacji społecznych projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020*, który został podany do wiadomości publicznej na stronie internetowej administrowanej przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Jednym z elementów *Raportu* jest zestawienie wszystkich uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych wraz z podjętym rozstrzygnięciem oraz uzasadnieniem.

Konsultacje w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do PO

Zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko⁹³ (dalej: Ustawa o oś) Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju⁹⁴ przeprowadziło pełne postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu PO IŚ.

Ocenie oddziaływania na środowisko poddany został projekt PO, który został wypracowany przy współpracy członków ww. Grupy roboczej, a następnie uzupełniony zgodnie z sugestiami i uwagami zgłoszonymi w toku szerokich konsultacji społecznych (trwały od 26 sierpnia do 25 września 2013 r.).

Jednym z głównych elementów ww. postępowania było opracowanie projektu *Prognozy oddziaływania na środowisko dla projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020* (dalej: Prognoza), który został przygotowany przez niezależnych ekspertów z firmy ATMOTERM S.A.

Jeszcze przed przystąpieniem do opracowania Prognozy, dokonano uzgodnienia zakresu i stopnia szczegółowości ww. Prognozy z właściwymi Organami, tj. z: Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska, Głównym Inspektorem Sanitarnym oraz Dyrektorami właściwych Urzędów Morskich (w Szczecinie, Słupsku i Gdyni).

⁹³ Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.

⁹⁴ Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego.

Następnie przygotowany projekt Prognozy oddziaływania wraz projektem PO IŚ zostały poddane szerokim konsultacjom społecznym. Konsultacje społeczne prowadzone były w okresie od 16 października do 7 listopada 2013 r. i podobnie jak w przypadku wcześniejszych konsultacji dla PO IŚ były prowadzone przede wszystkim za pośrednictwem stron internetowych administrowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (obecnie ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego). Dodatkowo ogłoszenie o konsultacjach zostało umieszczone w prasie o zasięgu ogólnopolskim.

W konsultacjach mogli wziąć udział wszyscy zainteresowani, w tym również osoby prywatne. Zainteresowani mogli zapoznać się z projektami dokumentów, które zostały umieszczone na stronach internetowych: www.pois.gov.pl/ oraz <http://bip.mrr.gov.pl/>. Dodatkowo dokumentacja w wersji papierowej została wyłożona do wglądu w siedzibie (recepcji) Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Uwagi i opinie można było składać na dedykowanym formularzu elektronicznym (zamieszczonym na ww. stronach internetowych oraz był dostępny w siedzibie urzędu) w formie: pisemnej (za pośrednictwem poczty), drogą elektroniczną (przesyłać na adres: pois.2014-2020@mrr.gov.pl) lub ustnie do protokołu (w siedzibie urzędu).

Jednocześnie, aby umożliwić jak najszerszy dostęp opinii publicznej założenia dokumentu zostały zaprezentowane przez Wykonawcę w dniu 21 października br. na odrębnej konferencji w Łodzi, która w całości była poświęcona Prognozie.

Równolegle z konsultacjami społecznymi dokumenty, zgodnie z wymaganiami ustawowymi, zostały przesłane do zaopiniowania właściwym organom (tj. Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, GIS oraz urzędy morskie).

Szczegółowe sprawozdanie z przebiegu strategicznej oceny oddziaływania jest przedmiotem publikowanego pisemnego podsumowania (o którym mowa w art. 55 ustawy ooś). Jednym z elementów ww. podsumowania jest zestawienie wszystkich uwag zgłoszonych w toku konsultacji społecznych wraz z podjętym rozstrzygnięciem oraz uzasadnieniem. Niniejszy projekt PO IŚ uwzględnia wyniki przeprowadzonej procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Inne formy

Na ostateczny kształt projektu PO IŚ wpływ miały też wyniki konsultacji w ramach następujących gremiów:

- Międzyresortowego Zespołu do spraw Programowania i Wdrażania Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej;
- Rady Działalności Pożytku Publicznego;
- Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz
- Komitetu Koordynacyjnego do spraw Polityki Rozwoju.

Szczególnie ważnym i docenianym przez zainteresowane podmioty elementem konsultacji były bieżąca wymiana korespondencji oraz liczne spotkania.

Najważniejsze postulaty i uwagi

Ze względu na strukturę partnerów uczestniczących w procesie przygotowania projektu PO IŚ, reprezentujących różne interesy i poglądy, skala i stopień zgłaszanych postulatów i uwag były zróżnicowane. W każdym takim przypadku instytucje bezpośrednio zaangażowane w proces przygotowania podejmowały wysiłki na rzecz optymalnego (kompromisowego) rozwiązania.

Statystycznie główne zgłaszane uwagi dotyczyły zakresu rzeczowego (najczęściej rozszerzenie bądź uszczegółowienie planowanego zakresu interwencji), katalogu potencjalnych beneficjentów, wielkości alokacji UE (głównie postulat zwiększenia wielkości środków UE na realizację wybranych obszarów),

wykazu dużych projektów (zasadniczo rozszerzenie wykazu o projekty interesariuszy), były również postulaty korekty bądź rozszerzenia katalogu wskaźników ujętych w PO IŚ.

Ze względu na ramowy (ogólny) charakter programu operacyjnego, jego ograniczenia odnośnie do zakresu informacji (zgodnie ze wzorem dokumentu opracowanego przez KE) oraz potrzebę zachowania niezbędnej elastyczności w zarządzaniu, znaczna część postulatów została przyjęta do uwzględnienia, niemniej na poziomie krajowego dokumentu programowego uszczegóławiającego PO IŚ. Jednym z najbardziej istotnych postulatów, który wpłynął na ostateczny kształt projektu PO IŚ było podniesienie alokacji UE na działania związane ze zmianami klimatu oraz gospodarką niskoemisyjną (odpowiednio I. oraz II. oś priorytetowa). Ponadto uelastyczniono katalog potencjalnych beneficjentów w obszarze efektywności energetycznej, aby w największym stopniu zapewnić dostęp do środków UE w tym zakresie, służąc wprost realizacji jednego z celów Strategii Europa 2020. W obszarze sektora transport umożliwiono również (obok zarządcy krajowego) wsparcie jednostek samorządu terytorialnego na budowę dróg krajowych wyprowadzających ruch z miast, co znajdzie przełożenie na obniżenie emisji CO₂. Na uwagę zasługują także zmiany brzmienia projektu PO IŚ eksponujące wprost wymóg zapewnienia zgodności z prawodawstwem unijnym (np. w obszarze gospodarowania wodą).

Informacja i promocja

Podejmowane działania informacyjno-promocyjne w zakresie projektu PO IŚ skupiały się na przekazywaniu informacji dotyczących samego dokumentu, a także procesu jego konsultacji.

Informacje na temat terminów i tematyki konferencji przekazywane były poprzez ogłoszenia w prasie ogólnopolskiej oraz za pośrednictwem strony internetowej www.mrr.gov.pl. W dniu 19 sierpnia 2013 r. w Dzienniku Gazeta Prawna oraz na www.gazetaprawna.pl/komunikaty ukazało się ogłoszenie informujące o rozpoczęciu konsultacji społecznych projektu P OiŚ wraz z podaniem terminów i miejsc poszczególnych konferencji konsultacyjnych.

Na potrzeby procesu konsultacji wydrukowano i udostępniono szereg materiałów, zarówno informacyjnych, jak i promocyjnych. Dodatkowo uzupełnieniem tych działań było zamieszczanie informacji o spotkaniach i konsultowanym dokumencie na stronie internetowej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (obecnie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju)..

Oprócz zamieszczenia na stronach internetowych wersji elektronicznej projektu PO IŚ przygotowano i dystrybuowano broszury informacyjne o założeniach PO IŚ. Informacje te były rozdawane podczas konferencji konsultacyjnych.

Partnerstwo na etapie wdrażania, monitorowania i ewaluacji

Głównym elementem realizacji zasady partnerstwa na etapie wdrażania j Komitet Monitorujący PO IŚ, w skład którego (obok przedstawicieli strony rządowej) wejdą również przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz środowiska naukowego, z uwzględnieniem odpowiedniego parytetu liczbowego poszczególnych grup. W pracach Komitetu Monitorującego PO IŚ będą również uczestniczyć przedstawiciele pracowników i pracodawców.

Komitet Monitorujący PO IŚ, którego zadaniem będzie dokonywanie przeglądu wdrażania programu i postępów w osiąganiu jego celów, w tym w szczególności zatwierdzanie kryteriów wyboru projektów do wsparcia, zatwierdzanie oraz monitoring wdrażania planu ewaluacji.

W toku ewaluacji planowanych na lata 2014-2020 przewiduje się również, w celu realizacji wskazanego w art. 111 rozporządzenia ogólnego obowiązku, stymulowanie aktywnego udziału partnerów właściwych dla podejmowanych zagadnień badawczych w prowadzonych działaniach ewaluacyjnych.

7.2.2. Granty globalne EFS dla partnerów społecznych i interesariuszy wdrażania programu

Nie dotyczy.

7.2.3. *Earmarking* środków EFS na wzmacnianie zdolności instytucjonalnych partnerów społecznych oraz na budowanie potencjału organizacji pozarządowych

Nie dotyczy.

8. KOORDYNACJA Z INNYMI FUNDUSZAMI I INSTRUMENTAMI

8.1. Identyfikacja obszarów komplementarnych w ramach innych (krajowych i unijnych) funduszy i instrumentów

PO Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, jako jeden z programów służących realizacji UP, objęty jest system koordynacji opisanym szczegółowo w Umowie Partnerstwa w sekcji 2.

Ścisła koordynacja została zapewniona już na etapie przygotowania interwencji programów operacyjnych realizujących Umowę Partnerstwa m.in. w ramach Zespołu Międzyresortowego ds. programowania i wdrażania Funduszy UE, w skład którego wchodzi wszystkie Instytucje Zarządzające programami PS krajowe i regionalne, Instytucje zarządzające programami EFFROW i EFMiR oraz resorty pełniące najczęściej funkcje Instytucji Pośredniczących, jak i wewnętrzną koordynację prowadzoną w ramach Ministerstwa obsługującego ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego realizowaną przez IK UP. Koordynacja zostanie również zapewniona na etapie wdrażania programu zarówno na poziomie zarządzania, jak i operacyjnym w sposób i przy wykorzystaniu mechanizmów wynikających z UP.

Zgodnie z zapisami UP naczelną funkcję w zakresie koordynacji działań pomiędzy PO IŚ a innymi programami operacyjnymi polityki spójności oraz wspólnej polityki rolnej oraz wspólnej polityki rybołówstwa pełni minister właściwy ds. rozwoju regionalnego. Zadania i funkcje KK UP są opisane w Umowie Partnerstwa. Koordynacja na poziomie wdrożeniowym i operacyjnym zapewniona jest poprzez ww. Zespół międzyresortowy.

Kluczową funkcję w zakresie koordynacji wsparcia w ramach programu będzie pełnił Komitet Monitorujący, którego zadaniem będzie dokonywanie przeglądu wdrażania programu i postępów w osiąganiu jego celów. Jest on powoływany przez IZ w ciągu trzech miesięcy od daty powiadomienia państwa członkowskiego o decyzji w sprawie przyjęcia programu zgodnie z obowiązującymi zasadami horyzontalnymi.

Mechanizmem koordynacji może być Kontrakt Terytorialny, jak również mechanizm ZIT.

Komplementarność priorytetów inwestycyjnych w ramach PO IŚ z działaniami innych programów operacyjnych perspektywy finansowej na lata 2014-2020

Zakres wsparcia realizowanego w ramach PO IŚ jest komplementarny ze wsparciem programów realizujących cele UP oraz innych instrumentów krajowych i unijnych. Tam, gdzie istnieje ryzyko pokrywania się obszarów wsparcia, ma zastosowanie linia demarkacyjna uzgodniona między poszczególnymi programami. Komplementarność interwencji była istotnym czynnikiem na etapie programowania, ale równie istotne będzie jej praktyczne zapewnienie na etapie realizacji programu. Dlatego też podejmowane będą działania zmierzające do zapewnienia realnej komplementarności na etapie wyboru i realizacji projektów. Mechanizmy te szerzej opisane zostały w UP i zostaną ewentualnie uszczegółowione w dokumentach programowych, takich jak Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych.

W przypadku PO Infrastruktura i Środowisko w szczególności będą miały zastosowanie takie mechanizmy komplementarności, jak:

- linia demarkacyjna określająca podział interwencji kraj/region

Demarkacja między PO IŚ a innymi programami operacyjnymi będzie służyć efektywnemu wydatkowaniu środków, gdyż nie tylko ukierunkuje interwencje funduszy, ale stworzy ramy dla podejmowania działań kompleksowych, w tym realizacji tzw. Projektów zintegrowanych. Linia demarkacyjna nie powinna prowadzić do segmentacji interwencji, czyli sztynnego określenia wsparcia w podziale na poziom krajowy i regionalny oraz pomiędzy programami operacyjnymi, ale stanowić swego rodzaju *mapę* interwencji funduszy i stymulować do podejmowania działań kompleksowych i komplementarnych.. W ten sposób uniknie się sztucznego rozdrobnienia inwestycji oraz zwiększone zostaną możliwości realizacji inwestycji istotnych z punktu widzenia poszczególnych celów tematycznych (odejście od programowania funduszy na rzecz programowania celów).

- promowanie projektów kompleksowych i zintegrowanych

Logika interwencji zakładająca działania dostosowawcze po stronie PO IŚ w celu spełnienia zasady komplementarności projektowej nie zawsze będzie mogła znaleźć zastosowanie, gdyż inwestycje takie mają znaczenie pierwotne względem działań podejmowanych, np. na poziomie regionalnym. W takich przypadkach szczególne znaczenie ma kompleksowy i zintegrowany charakter projektów, zachowanie komplementarności wewnętrznej pomiędzy priorytetami inwestycyjnymi programu, a także realizacja projektów komplementarnych z innymi programami krajowymi, w tym programami operacyjnymi realizowanymi w perspektywie 2007-2013.

Opis mechanizmów komplementarności powinien jednak uwzględniać szczególny charakter działań programu, zwłaszcza w odniesieniu do przedsięwzięć strategicznych dla osiągania celów ogólnokrajowych. Specyfika dużych projektów infrastrukturalnych, jakie są realizowane z Funduszu Spójności, jak też sama logika wsparcia (projekty kluczowe i strategiczne) nie dopuszczają możliwości ich uwarunkowania realizacyjnego od kryterium komplementarności.

W celu zapewnienia zasady komplementarności należy przywiązywać jednakowo dużą uwagę do odpowiednich działań na etapie programowania wsparcia jak i jego udzielania. Szczególna odpowiedzialność za zapewnienie komplementarności spoczywa na instytucjach realizujących program, które muszą dysponować odpowiednią wiedzą i doświadczeniem pozwalającym na identyfikację i promowanie projektów o faktycznym (nie tylko deklarowanym) potencjale komplementarności oraz stosowanie odpowiednich rozwiązań wdrożeniowych. Należy zauważyć, że przy tworzeniu programu określana jest deklaratywna komplementarność, natomiast realna komplementarność może zostać zapewniona tylko na poziomie poszczególnych działań w programach operacyjnych poprzez umiejętność ich integrowania. Należy również wziąć pod uwagę, że z punktu widzenia efektywności wykorzystania funduszy, dążenie do komplementarności ma uzasadnienie, gdy jej zakładanym skutkiem jest synergia.

9. WARUNKOWOŚĆ EX-ANTE

9.1. Identyfikacja warunków oraz ocena ich spełnienia

Stosownie do rozporządzenia ramowego, uruchomienie funduszy UE będzie uzależnione od spełnienia wymogów warunkowości *ex-ante*, tj. zapewnienia określonych warunków wyjściowych umożliwiających efektywną realizację programów współfinansowanych ze środków europejskich. Warunki te wiążą się zwykle z koniecznością zapewnienia odpowiednich ram strategicznych dla określonych priorytetów inwestycyjnych bądź transpozycją i wdrożeniem wybranych elementów legislacji UE. Zgodnie z załącznikiem XI. do rozporządzenia ramowego, rozróżniono dwa rodzaje warunków: ogólne i tematyczne.

Warunki ogólne mają zastosowanie do wszystkich interwencji z funduszy WRS, mają one na celu promocję stosowania zasad horyzontalnych UE (walka z dyskryminacją ze względu na niepełnosprawność, płeć i inne), prawidłowe przestrzeganie horyzontalnych przepisów unijnych w zakresie pomocy publicznej, zamówień publicznych, oceny oddziaływania na środowisko, a także zapewnienie wysokiej jakości systemów monitorowania, zbierania i zarządzania danymi statystycznymi. **Warunki tematyczne** powiązane są wprost z jedenastoma celami tematycznymi wraz z przypisanymi priorytetami inwestycyjnymi. O ile warunki ogólne, z uwagi na swój charakter, badane są na poziomie Umowy Partnerstwa, odpowiedzialność za warunki tematyczne znajduje się w głównej mierze po stronie programów operacyjnych (krajowych oraz regionalnych).

W odniesieniu do warunków *ex-ante*, które nie zostaną spełnione przed przekazaniem do KE projektu Umowy Partnerstwa, konieczne jest przedstawienie zakresu i harmonogramu wdrożenia. Brak ostatecznego wypełnienia warunków do 2016 r. wiązać będzie się z ryzykiem zawieszenia płatności przez Komisję Europejską dla tych priorytetów, których dotyczą niespełnione warunki i w rezultacie z ryzykiem utraty środków przez Polskę w konsekwencji zastosowania zasady *n+3*. Komisja Europejska może także zawiesić płatności od razu po przyjęciu programu operacyjnego jeżeli stwierdzi, że niespełnienie warunków *ex-ante* w sposób istotny odbije się na skuteczności i efektywności przewidzianych interwencji.

Biorąc pod uwagę zakres interwencji objęty w PO IS, ocenie poddane zostały adekwatne warunki sformułowane dla celów tematycznych 4. – 7. oraz 9.

CT 4 Wsparcie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach

Cel tematyczny 4. objęty jest mechanizmem koncentracji tematycznej (ang. *ringfencing*), co świadczy o jego istotnym znaczeniu dla kierunków wykorzystania funduszy UE. Zasadniczy element warunkowości *ex-ante* dla celu 4. stanowi wdrożenie odpowiedniej legislacji UE. Dotyczy to dyrektyw:

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (instytucja odpowiedzialna: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, obecnie: **Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju**);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych zmieniająca i w następstwie uchylająca dyrektywy 2001/77/WE oraz 2003/30/WE (instytucja odpowiedzialna: **Ministerstwo Gospodarki**);

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE (instytucja odpowiedzialna: **Ministerstwo Gospodarki**).

Mając na uwadze transpozycję dyrektywy 2010/31/UE do krajowego porządku prawnego podjęto następujące działania. Wdrożenie art. 3 oraz 11 ww. dyrektywy nastąpi przez wydanie *rozporządzenia w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej samodzielną całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej*. Natomiast wydanie *rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie* spowoduje wdrożenie m. in. art. 4 i 5 dyrektywy. Wejście w życie powyższych rozporządzeń nastąpi 1 stycznia 2014 roku.

W przypadku art. 3 dyrektywy 2012/27/UE dotyczącej efektywności energetycznej warunek wypełniony został poprzez przekazanie Komisji Europejskiej przez Ministerstwo Gospodarki informacji dotyczącej krajowego celu indykatywnego w zakresie efektywności energetycznej dla Polski ustalonego na podstawie ww. artykułu dyrektywy (resort wiodący: **Ministerstwo Gospodarki**).

W odniesieniu do dyrektywy dotyczącej OZE, istotnym (choć nie wyłącznym) działaniem jest przyjęcie **ustawy o odnawialnych źródłach energii**. Nowa ustawa będzie się skupiać m.in. na zmianie tzw. systemu wsparcia dla inwestycji OZE, tj. zróżnicowane zostanie wsparcie ze względu na różny typ źródła i producentów OZE (resort wiodący: **Ministerstwo Gospodarki**). Niezależnie od wdrożenia postanowień dyrektywy, pełne spełnienie warunku ex-ante uzależnione jest od określenia przez KE zasad pomocy publicznej dla OZE w Wytocznych KE ds. wsparcia pomocy państwa na ochronę środowiska i energetykę na lata 2014-2020.

Pozostałe kwestie związane z wdrożeniem dyrektywy dotyczącej OZE w zakresie objętym warunkowością ex-ante zostały doprecyzowane w polskim porządku prawnym poprzez przyjęcie *ustawy o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw*, tj. tzw. „mały trójpak”. Ustawa ta została podpisana przez Prezydenta RP w dniu 16 sierpnia 2013 r.

W projekcie wytycznych KE ws. wypełnienia warunkowości zawarta została obszerna interpretacja warunku dotyczącego wsparcia dla **wysokosprawnej kogeneracji** energii cieplnej i energetycznej (warunek 4.2). Jego spełnienie obejmować będzie wdrożenie elementów nowej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z dnia 25 października 2012 r. *w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylenia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE*. Do najważniejszych zadań należy zaliczyć: 1) implementację ww. Dyrektywy - zgodnie z wyznaczonym w niej terminem 2) ustanowienie i wdrożenie nowego systemu wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji (resort wiodący: **Ministerstwo Gospodarki**). Jednocześnie należy zauważyć, że trwają prace nad rządowym projektem ustawy zmieniającej ustawę o *zmianie ustawy – Prawo energetyczne, ustawy – Prawo ochrony środowiska oraz ustawy o systemie oceny zgodności oraz ustawę o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz o zmianie niektórych innych ustaw* mającym na celu przedłużenie do dnia 31 marca 2015 r. Aktualnie projekt ww. ustawy znajduje się na etapie prac legislacyjnych. Jednocześnie projekt ww. ustawy jest w trakcie procedury notyfikacyjnej w Komisji Europejskiej (resort wiodący: **Ministerstwo Gospodarki**). Obecnie funkcjonuje system wsparcia wytwarzania energii elektrycznej i ciepła w jednostkach **wysokosprawnej kogeneracji** z wyłączeniem jednostek opalanych metanem uwalnianym i ujmowanym przy dołowych robotach górniczych w czynnych, likwidowanych lub zlikwidowanych kopalniach węgla kamiennego lub gazem uzyskiwanym z przetwarzania biomasy, w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o *biokomponentach i biopaliwach ciekłych* (Dz.U. Nr 169, poz. 1199, z późn. zm.).

CT 5 Promowanie dostosowania do zmian klimatu, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem

W zakresie **celu tematycznego 5**, warunkiem ex ante jest posiadanie przez Polskę krajowej oraz regionalnych strategii ryzyka/ocen ryzyk oraz przedłożenie jej Komisji Europejskiej w ramach Wspólnotowego Mechanizmu Ochrony Ludności. Polska spełnia przypisane dla warunku 5.1 kryteria wskazujące elementy jakie powinny obejmować przygotowane dokumenty odnoszące się do oceny ryzyka. Strona polska przekaże Komisji Europejskiej szczegółowe wyjaśnienia – dokument roboczy przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego *Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego* (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2013 r.).

Jednocześnie elementem spełnienia warunku i podstawą do prowadzenia interwencji w obszarze adaptacji do zmian klimatu jest *Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu* (przyjęty przez Radę Ministrów 29 października 2013 r.). Dokument obejmuje swoim zakresem m.in.: scenariusze zmian klimatu dla Polski z uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych, określenie wpływu zmian klimatu na sektory gospodarcze, w tym w szczególności takie sektory jak: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, ochrona wybrzeża, budownictwo, transport, energetyka, gospodarka przestrzenna, jak również wskazanie działań adaptacyjnych w odniesieniu do sektorów oraz kosztów tych działań.

CT 6 Zachowanie i ochrona środowiska oraz promowanie efektywnego gospodarowania zasobami

Określone dla **celu tematycznego 6**, warunki koncentrują się na konieczności wdrożenia legislacji UE w odniesieniu do dwóch obszarów, na które skierowana zostanie przeważająca część alokacji, tj. sektora gospodarki odpadami oraz sektora gospodarki wodno-ściekowej.

W zakresie obszaru **gospodarki odpadami** działania legislacyjne zostały praktycznie zakończone (uchwalone zostały ustawy: *o zmianie ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach oraz niektórych innych ustaw* – 1 lipca 2011 r. oraz *o odpadach* – 14 grudnia 2012 r.). Na poziomie krajowym uchwalony został również *Krajowy plan gospodarki odpadami 2014* (zawiera m.in. część poświęconą zapobieganiu powstawaniu odpadów), który będzie aktualizowany w 2014 r. Jednak w związku ze stwierdzonymi brakami w wpgo w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów zostanie opracowany, jako odrębny dokument *Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów*, obejmujący zarówno działania na poziomie krajowym, jak i województw.

Pozostałe działania konieczne do podjęcia koncentrować się będą na poziomie regionalnym – co prawda uchwalone i notyfikowane zostały KE wszystkie (16) wojewódzkie plany gospodarki odpadami (wpgo), należy jednak założyć, że będą one wymagały aktualizacji (co wiąże się m.in. z zaplanowaniem zbyt wielu instalacji zagospodarowania odpadów w stosunku do prognozowanego strumienia odpadów). Zostaną również przygotowane wojewódzkie plany inwestycyjne.

W zakresie sektora **gospodarki wodnej** kluczowym elementem spełnienia wymogów warunkowości ex ante jest przyjęcie *planów gospodarowania wodami* na obszarach dorzeczy (PGW) zgodnych z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW). Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy w Polsce zostały zatwierdzone przez Radę Ministrów 22 lutego 2011 r., będą podlegały aktualizacji w roku 2015, a następnie co sześć lat. W grudniu 2012 r. Komisja Europejska oceniła przyjęte dotychczas PGW⁹⁵, przedstawiając zalecenia do podjęcia działań w drugim cyklu planistycznym gospodarowania wodami (aktualnie trwają prace).

⁹⁵ Szczegóły zostały przedstawione w raporcie KE, który towarzyszy dokumentowi *Plan ochrony zasobów wodnych Europy* (ang. *A Blueprint to Safeguard Europe's Water Resources*).

Jednocześnie, w związku z oczekiwaniami KE, strona polska zobowiązała się do opracowania przejściowych dokumentów w gospodarce wodnej, tzw. Masterplanów, stanowiących uzupełnienie PGW, gdzie ocenie zostanie poddany wpływ realizowanych i planowanych inwestycji na stan wód.

Masterplany dla dorzeczy Odry i Wisły, będą do czasu sporządzenia aktualizacji planów gospodarowania wodami w dorzeczach (w 2015 r.) formalnym potwierdzeniem spełniania przez projekty inwestycyjne w gospodarce wodnej wymogów prawa europejskiego w dziedzinie gospodarki wodnej. Jest to również element niezbędny dla uruchomienia środków na inwestycje w gospodarce wodnej (w tym również w ramach CT 5) w okresie 2014-2020.

Zgodnie z opracowanym przez MŚ i przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 2 lipca 2013 *Planem działania w zakresie planowania strategicznego w gospodarce wodnej*, Masterplany zostaną opracowane i zatwierdzone w III kwartale 2014 r.

Podstawą dla opracowania Masterplanów będzie ocena stanu jednolitych części wód zgodna z załącznikiem V RDW. Ocena będzie opierać się na wynikach całego dostępnego monitoringu, biorąc pod uwagę w szczególności nowe dane z lat 2010-2012. Taka ocena jest prowadzona również na potrzeby aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy, tak aby prowadzone prace były ze sobą spójne.

Wyniki ocen zostały wykorzystane również do pozostałych prac planistycznych, związanych z aktualizacją planów gospodarowania wodami, w tym przede wszystkim dla wyznaczenia celów środowiskowych.

W Ministerstwie Środowiska trwają także prace nad założeniami do ustawy – *Prawo wodne*, obejmujące zakresem m.in. zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne”, wynikające z uzupełnienia transpozycji artykułu 9 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Działania te będą jednak dotyczyły w głównej mierze pozostałych sektorów, których nie dotyczy wsparcie w ramach EFRR i FS. W odniesieniu do inwestycji wspieranych przez EFRR i FS (gospodarka wodno-ściekowa), zwrot kosztów w sektorze komunalnym jest na odpowiednim poziomie (określonym w zatwierdzonych planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy). Projekt założeń do projektu ustawy Prawo wodne został skierowany do ponownych uzgodnień międzyresortowych w dniu 14 maja 2013 r. oraz konsultacji społecznych w dniu 6 czerwca 2013 r. Zakłada się, że przepisy ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., wraz z początkiem roku budżetowego.

CT 7 Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszych infrastrukturali sieciowych

W przypadku **celu tematycznego 7.** (transport) warunki zostały określone w Załączniku XI pkt. 7 Rozporządzenia ogólnego i dotyczą strategicznego podejścia do planowania infrastruktury transportowej oraz przygotowania szczegółowych i realistycznych ram planistycznych dla projektów (*project pipeline*) zawierających harmonogram budżetowy. Ponadto wymagane jest określenie działań na rzecz zapewnienia zdolności instytucji i beneficjentów do przygotowania i wdrażania *project pipeline*. Warunek ten został spełniony przez Polskę dzięki przyjęciu Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) oraz w ramach przygotowanego *Dokumentu Implementacyjnego* (DI), który zawiera ranking projektów drogowych, kolejowych oraz dotyczących transportu wodnego (morskiego i śródlądowego) wraz z kosztami i harmonogramem przygotowania i realizacji poszczególnych projektów⁹⁶. Dodatkowo, w DI opisane zostały planowane działania mające na celu wzmocnienie instytucjonalne beneficjentów, w szczególności

⁹⁶ Dokument Implementacyjny nie zawiera listy projektów transportu intermodalnego z powodu planowanego konkursowego trybu ich wyboru, a także lotniczego, które z uwagi na ich charakter (bezpieczeństwo ruchu lotniczego w sieci TEN-T) nie wchodzi w zakres priorytetu inwestycyjnego 7.3 objętego warunkowością ex ante.

PKP PLK SA i GDDKiA. DI obejmuje inwestycje przewidziane do finansowania w ramach polityki spójności 2014-2020, jak również CEF i innych źródeł. Lista inwestycji zawartych w DI stanowi odniesienie dla identyfikacji projektów w regionalnych dokumentach strategicznych dla 16 Regionalnych Programów Operacyjnych, pod kątem ich pójności i komplementarności. Obecnie oczekuje się na uzgodnienie i przyjęcie dokumentu przez Radę Ministrów.

W przypadku **celu tematycznego 7.** (infrastruktura energetyczna) warunki dotyczą przygotowywanego aktualnie przez Ministerstwo Gospodarki tzw. *project pipeline*. Projekty wyłonione w trybie pozakonkursowym powinny wynikać z planów przygotowanych zgodnie z art. 22 dyrektyw: 2009/72/KE dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej i 2009/73/KE, dotyczącej wspólnych zasad rynku wewnętrznego gazu ziemnego, regionalnych planów inwestycyjnych zgodnie z art. 12 i rozporządzenia 714/2009/KE „w sprawie dostarczania i publikowania danych na rynkach energii elektrycznej...” oraz 715/2009/KE „w sprawie warunków dostępu do sieci przesyłowych gazu ziemnego...” oraz planem rozwoju sieci o zasięgu wspólnotowym zgodnie z art. 8 (3)(b) ww. rozporządzeń, a także być zgodne z art. 3.4 rozporządzenia nr 347/2013/KE „w sprawie wytycznych dla transeuropejskiej infrastruktury energetycznej...”. Ponadto projekty przewidziane do wsparcia ze środków UE w zakresie infrastruktury energetycznej powinny być realistyczne i dojrzałe, przyczyniające się do osiągnięcia celów spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska, zgodnie z art. 3.10 dyrektywy 2009/72/KE i 3.7 dyrektywy 2009/73/KE oraz mające na celu optymalizację zużycia energii i promowania efektywności energetycznej, zgodnie z art. 3.11 dyrektywy 2009/72/KE i 3.8 dyrektywy 2009/73/KE (resort wiodący: **Ministerstwo Gospodarki**).

CT 9. Promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją

W systemie planowania strategicznego, którego elementem jest ograniczenie dokumentów strategicznych do dziewięciu kluczowych strategii zintegrowanych, nie przewidziano odrębnego dokumentu poświęconego stricte problematyce ograniczenia ubóstwa i wykluczenia społecznego. Tematyka ta była rozproszona w ramach Strategii Rozwoju Kapitału Ludzkiego w powiązaniu z głównymi strategiami rozwoju społeczno-gospodarczego o charakterze długookresowym i średniookresowym. Jednocześnie kwestia ograniczenia ubóstwa stała się jednym z centralnych elementów strategii rozwoju UE Europa 2020, co dla polityki spójności oznaczało zwiększenie wydatków na działania o charakterze społecznym finansowanych z Europejskiego Funduszu Społecznego oraz ukierunkowanie niektórych działań EFRR na osiąganie ww. celów. Z tego względu koniecznym stało się kompleksowe ujęcie tematyki ograniczenia ubóstwa w ramy specjalnego programu, stanowiącego równocześnie ramy interwencji w tym obszarze. Dokumentem tym będzie Krajowy Program Przeciwdziałania Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu, jako dokument uzupełniający Strategię Rozwoju Kapitału Ludzkiego. Program będzie wspierał wymiar tzw. aktywnej integracji, a jego głównym celem będzie ograniczenie ubóstwa i wykluczenia społecznego poprzez działania zmierzające do zwiększenia aktywności społecznej, oraz zwiększenia gotowości do podejmowania pracy, a tym samym poprawy poziomu zatrudnienia. Krajowy Program Przeciwdziałania Ubóstwu będzie odpowiadał na wskazane przez KE kryteria warunkowości *ex ante* dla priorytetu inwestycyjnego 9.1. *Istnienie i realizacja krajowych i strategicznych ram polityki na rzecz ograniczania ubóstwa mającej na celu – w świetle wytycznych dotyczących zatrudnienia – aktywne włączenie osób wykluczonych z rynku pracy*. Instytucją odpowiedzialną za przygotowanie dokumentu jest: **Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej**.

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
4.1 Przeprowadzono działania promujące racjonalne kosztowo ulepszenie efektywnego końcowego wykorzystania energii oraz racjonalne kosztowo inwestycje w efektywność energetyczną przy budowaniu lub renowacji budynków	I.	Warunek częściowo spełniony	<u>Kryterium 1.</u> Działania służące zapewnieniu wdrożenia minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki energetycznej budynków, zgodnie z art. 3, 4 i 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE.	Kryterium częściowo spełnione	W dniu 5 lipca 2013 r. zostało podpisane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 926), weszło w życie z dniem 1 stycznia 2014 r. Nowelizacja miała na celu transpozycję art. 4 i 5 dyrektywy 2010/31/UE do krajowego porządku prawnego. W nowelizacji tej zostały określone, zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji UE nr 244/2012, nowe minimalne wymagania dotyczące charakterystyki energetycznej budynków, tak aby osiągnąć poziom optymalny pod względem kosztów. Odnosnie do art. 3 przedmiotowej dyrektywy, zostanie on wdrożony poprzez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Infrastruktury i Rozwoju) w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, który jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych. Opublikowanie ww. aktu przewiduje się w I kwartale 2014 r., a wejście w życie trzy miesiące później.	
			<u>Kryterium 2.</u> Działania konieczne do utworzenia systemu	Kryterium częściowo spełnione	Art. 11 przedmiotowej dyrektywy zostanie wdrożony poprzez rozporządzenie Ministra Transportu,	Obecnie system certyfikacji energetycznej budynków funkcjonuje w oparciu o przepisy

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			certyfikacji w odniesieniu do charakterystyki energetycznej budynków, spójnego z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE.		Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Infrastruktury i Rozwoju) w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, który jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych. Opublikowanie ww. aktu przewiduje się w I kwartale 2014 r., a wejście w życie trzy miesiące później.	ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.) oraz wydanych na jej podstawie przepisów wykonawczych.
			<u>Kryterium 3.</u> Działania służące zapewnieniu planowania strategicznego w dziedzinie efektywności energetycznej, spójne z art. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/EU.	Kryterium spełnione	Kryterium spełnione poprzez przekazanie przez Ministerstwo Gospodarki do Komisji Europejskiej <i>Informacji w sprawie krajowego celu indykatywnego w zakresie efektywności energetycznej dla Polski ustalonego na podstawie art. 3 ust. 1 dyrektywy 2012/27/UE.</i>	
			<u>Kryterium 4.</u> Działania spójne z art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/32/WE w sprawie końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych, aby zagwarantować dostarczenie klientom końcowym indywidualnych liczników w zakresie, w jakim jest to możliwe technicznie, racjonalne	Kryterium spełnione	Dyrektywa została wdrożona poprzez ustawę o efektywności energetycznej oraz ustawę Prawo energetyczne. Obecnie w Ministerstwie Gospodarki trwają prace nad wypracowaniem rozwiązań do ustawy Prawo energetyczne, w której znajdują się zapisy dotyczące konieczności instalowania inteligentnych liczników energii elektrycznej. Zapisy te pozwolą na pełne wdrożenie postanowień dyrektywy 2006/32/WE.	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			finansowo i proporcjonalne w odniesieniu do potencjalnych oszczędności energii.			
4.2 Przeprowadzono działania promujące wysoko wydajną kogenerację energii cieplnej i elektrycznej	I.	Warunek częściowo spełniony	<u>Kryterium 1.</u> Wsparcie dla kogeneracji opiera się na popycie na użytkową energię ciepłą i oszczędności energii pierwotnej zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 9 ust. 1 lit. a) i b) dyrektywy 2004/8/WE; państwa członkowskie lub ich właściwe organy oceniły istniejące prawodawstwo i ramy regulacyjne pod kątem procedur udzielania zezwoleń lub innych procedur, aby: a) zachęcać do projektowania jednostek kogeneracji dla pokrycia ekonomicznie uzasadnionego zapotrzebowania na ciepło użytkowe i unikania produkcji ciepła w ilościach przekraczających zapotrzebowanie na ciepło użytkowe oraz b) ograniczyć regulacyjne i pozaregulacyjne bariery utrudniające rozwój kogeneracji.	Kryterium częściowo spełnione	Dla spełnienia warunku niezbędne będzie ustanowienie i wdrożenie nowego systemu wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji. Projekt nowego systemu wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w technologii wysokosprawnej kogeneracji został zawarty w nowej ustawie Prawo energetyczne wchodzącej w skład tzw. „dużego trójpaku” ustaw energetycznych, będącego aktualnie na etapie prac rządowych.	Wdrożenie dyrektywy i zapewnienie systemu wsparcia będzie wymagało zmiany ustawy o efektywności energetycznej oraz przyjęcia ustawy o zmianie ustawy Prawo energetyczne. Projekt ustawy jest w trakcie prac w komisjach sejmowych oraz jednocześnie przechodzi procedurę notyfikacji w Komisji Europejskiej.
4.3 Przeprowadzono	I.	Warunek	<u>Kryterium 1.</u>	Kryterium	Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r.	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
działania promujące wytwarzanie i dystrybucję odnawialnych źródeł energii.		spełniony częściowo	Gotowe są przejrzyste systemy wsparcia, priorytetowy lub gwarantowany dostęp do sieci oraz pierwszeństwo w dystrybucji, jak również standardowe zasady odnoszące się do ponoszenia i podziału kosztów dostosowań technicznych, które to zasady zostały podane do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 14 ust. 1, art. 16 ust. 2 oraz art. 16 ust. 3 dyrektywy 2009/28/WE.	spełnione częściowo	Prawo energetyczne, według stanu obowiązującego przed dniem 5 grudnia 2010 r. Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2010 r. Polityka Energetyczna do 2030 roku. Niezależnie od wdrożenia postanowień dyrektywy 2009/28/WE, aktualnie projektowany jest nowy system wsparcia OZE w Polsce, który zawarty zostanie w dedykowanej ustawie dotyczącej OZE. Niemniej spełnienie powyższego warunku uzależnione jest od określenia przez KE zasad pomocy publicznej w Wytocznych KE ds. wsparcia pomocy państwa na ochronę środowiska i energetykę na lata 2014-2020.	
			<u>Kryterium 2.</u> Państwo członkowskie przyjęło krajowy plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych zgodnie z art. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE.	Kryterium spełnione	Został przyjęty Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych (KPD), dokument został przekazany do KE. Zakładane cele pośrednie i cel końcowy na rok 2020 w zakresie OZE, włącznie z udziałem energii z OZE w transporcie, są realizowane zgodnie z założeniami zawartymi w KPD.	
5.1 Zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem: istnienie krajowych lub regionalnych ocen ryzyka na potrzeby zarządzania klęskami	II.	Warunek spełniony	Gotowa jest krajowa lub regionalne oceny ryzyka zawierające następujące elementy: – opis procesu, metodyki, metod	Kryterium spełnione	Dokument roboczy przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego <i>Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego</i> .	Głównym kryterium spełnienia warunku 5.1 (kryteria 1. i 2.) jest posiadanie przez Polskę krajowej oraz regionalnych strategii ryzyka/ocen ryzyk i przedłożenie jej KE w ramach Wspólnotowego Mechanizmu

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
i katastrofami, uwzględniających dostosowanie do zmiany klimatu.			i niewrażliwych danych wykorzystywanych w ocenach ryzyka, jak również opartych na ryzyku kryteriów określania inwestycji priorytetowych; – opis scenariuszy zakładających jeden rodzaj ryzyka i scenariuszy zakładających wiele rodzajów ryzyka. – uwzględnienie, w stosownych przypadkach, krajowych strategii dostosowania do zmiany klimatu.		<i>Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020, z perspektywą do roku 2030 (SPA 2020)</i>	Ochrony Ludności. Polska spełnia przypisane dla warunku 5.1 kryteria wskazujące elementy, jakie powinny obejmować przygotowane dokumenty odnoszące się do oceny ryzyka. Strona polska przekaże szczegółowe wyjaśnienia – dokument roboczy przygotowywany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, opracowany na bazie niejawnego <i>Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego</i> (przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 12 lipca 2013 r.). Elementem spełnienia warunku (kryterium 3.) i podstawą do prowadzenia interwencji w obszarze adaptacji do zmian klimatu jest <i>Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu</i> (przyjęty przez Radę Ministrów 29 października 2013 r.). Dokument ten obejmuje swoim zakresem m.in.: przedstawienie scenariuszy zmian klimatu dla Polski z uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych, określenie wpływu zmian klimatu na sektory gospodarcze, w tym w szczególności takie sektory jak: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, ochrona wybrzeża, budownictwo, transport, energetyka, gospodarka

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
						przestrzenna, a także wskazanie działań adaptacyjnych w odniesieniu do sektorów oraz kosztów tych działań. Dokument dostępny: http://klimada.mos.gov.pl/dokument-spa-2020
6.1. Gospodarka wodna: Istnienie – w odniesieniu do inwestycji wspieranych przez programy – a) polityki taryfowej w zakresie cen wody, przewidującej odpowiednie zachęty dla użytkowników, aby efektywnie korzystali z zasobów wodnych oraz b) odpowiedniego wkładu różnych użytkowników wody w zwrot kosztów za usługi wodne w stopniu określonym w zatwierdzonych planach gospodarowania wodami w dorzeczu.	II	Częściowo spełniony	W sektorach wspieranych z EFRR i Funduszu Spójności, państwo członkowskie zapewniło wkład różnych użytkowników wody w zwrot kosztów za usługi wodne w podziale na sektory, zgodnie z art. 9 ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy 2000/60/WE, przy uwzględnieniu w stosownych przypadkach skutków społecznych, środowiskowych i gospodarczych zwrotu, jak również warunków geograficznych i klimatycznych dotkniętego regionu lub dotkniętych regionów. Przyjęcie planu gospodarowania wodami w dorzeczu dla obszaru dorzecza spójnego z art. 13 dyrektywy 2000/60/WE	Częściowo spełnione	Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy Masterplany dla dorzeczy Wisły i Odry.	Kryterium 1: Obecnie w Polsce opracowane zostały założenia do ustawy Prawo wodne, mające na celu m.in.: zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne”, wynikające z uzupełnienia transpozycji artykułu 9 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Działania te będą jednak dotyczyć w głównej mierze pozostałych sektorów, których nie dotyczy wsparcie w ramach EFRR i FS. W odniesieniu do inwestycji wspieranych przez EFRR i FS (gospodarka wodno-ściekowa), zwrot kosztów w sektorze komunalnym jest na odpowiednim poziomie (określonym w zatwierdzonych planach gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy). Projekt założeń do projektu ustawy Prawo wodne został skierowany do ponownych uzgodnień międzyresortowych w dniu 14 maja 2013 r. oraz konsultacji społecznych w dniu 6 czerwca 2013 r. Zakłada się, że

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
						przepisy ustawy wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2015 r., wraz z początkiem roku budżetowego. Kryterium 2: Przygotowanie Masterplanów dla dorzeczy Odry i Wisły, będących do czasu sporządzenia aktualizacji planów gospodarowania wodami w dorzeczach (w 2015 r.) formalnym potwierdzeniem spełniania przez projekty inwestycyjne w gospodarce wodnej wymogów prawa europejskiego w dziedzinie gospodarki wodnej. MŚ przekazuje do KE regularne comiesięczne raporty z realizacji Planu działania Zgodnie z Planem działania: – opracowanie projektu Masterplanów w celu poddania ich procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nastąpi w I kwartale 2014 r.; – opracowanie prognozy i przeprowadzenie procedury Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko: I – II kwartał 2014 r.; – opracowanie ostatecznej wersji Masterplanów: II - III kwartał 2014 r. zatwierdzenie ostatecznej wersji Masterplanów przez Radę Ministrów: III kwartał

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
						2014 r.
6.2. Gospodarka odpadami: Promowanie zrównoważonych gospodarczo i środowiskowo inwestycji w sektorze gospodarki odpadami, w szczególności poprzez opracowanie planów gospodarki odpadami zgodnych z dyrektywą 2008/98/WE oraz z hierarchią odpadów.	II	Częściowo spełniony	Zgodnie z wymogami art. 11 ust. 5 dyrektywy 2008/98/WE Komisji przekazano sprawozdanie z realizacji dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie jednego lub kilku planów gospodarki odpadami zgodnie z wymogami art. 28 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie programów zapobiegania powstawaniu odpadów, zgodnie z wymogami art. 29 dyrektywy 2008/98/WE. Przyjęto środki niezbędne do osiągnięcia celów na 2020 r. dotyczących przygotowania do ponownego wykorzystania i recyklingu, zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2008/98/WE.	Częściowo spełnione	Sprawozdanie dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE Krajowy plan gospodarki odpadami 2014 (Kpgo) Wojewódzkie plany gospodarki odpadami (wpgo) Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów	Kryterium 1: Sprawozdanie zostało przekazane w terminie do KE za pośrednictwem systemu eDAMIS (Electronic Data Files Administration and Management Information System). Kryterium 2: Na poziomie krajowym spełnione (Kpgo został uchwalony i notyfikowany KE). W przypadku zgłoszenia uwag przez KE do wpgo, konieczne będzie wprowadzenie w tych dokumentach niezbędnych modyfikacji przez organy województwa. Kryterium 3: Na poziomie krajowym spełnione (Kpgo zawiera część poświęconą zapobieganiu powstawaniu odpadów). Jednak w związku ze stwierdzonymi brakami w wpgo w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów zostanie opracowany, jako odrębny dokument Krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów, obejmujący zarówno działania na poziomie krajowym, jak i województw. Kryterium 4: Zgodnie z interpretacją KE

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
						wytucznych dotyczących weryfikacji spełniania warunkowości ex ante, spełnienie tego kryterium polega na podjęciu przez Polskę następujących działań (i przedstawienie ich w planach gospodarki odpadami lub sprawozdaniu z transpozycji i wdrażania dyrektywy 2008/98/WE, o którym mowa w kryterium 1): a) przeprowadzenie prac legislacyjnych umożliwiających realizację celów dla roku 2020: – wprowadzenie przepisów dotyczących nowego systemu gospodarki odpadami komunalnymi (już zrealizowane); – wzmocnienie instrumentów finansowych (prace nad projektem rozporządzenia w sprawie opłat za składowanie odpadów są w toku); b) skuteczna egzekucja prawa; c) realizowanie kampanii informacyjno-edukacyjnych (na poziomie MŚ i gmin); d) budowa niezbędnej infrastruktury (w tym instalacji) gospodarki odpadami.
7.1. Transport: Istnienie kompleksowego planu/planów lub ram w zakresie	III, IV	Warunek niespełniony	Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi	Kryteria niespełnione	- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.); - Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
inwestycji transportowych zgodnie z instytucjonalną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), które wspierają rozwój infrastruktury i poprawiają łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.			prawne dotyczące strategicznej oceny środowiskowej i określających: – wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: - bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności; oraz - wtórną łączność; - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności; – działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucjonalnych instytucji		2030 r.), który będzie planem inwestycyjnym dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, ale także z innych środków, w tym CEF. Będzie on zawierał wskazane elementy, w tym informację na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.			
7.2. Kolej: Istnienie w kompleksowym planie/ kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej rozwoju kolei zgodnie z instytucjonalną strukturą państw członkowskich (z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym), która wspiera rozwój infrastruktury i poprawia łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T. Inwestycje tabor, interoperacyjność oraz rozwijanie potencjału.	III	Warunek niespełniony	- Istnienie w określonych powyżej planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei, spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowiskowo i identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem, budżetem); - działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Kryteria niespełnione	- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.); - Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który będzie planem inwestycyjnym dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, ale także z innych środków, w tym CEF. Dokument Implementacyjny będzie zawierał wskazane elementy w odniesieniu do inwestycji kolejowych, w tym informację na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	
7.3. Inne rodzaje transportu, w tym	III	Warunek niespełniony	– Istnienie w kompleksowym planie	Kryteria niespełnione	– Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do	Dokument Implementacyjny nie będzie zawierał elementów w

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
śródlądowe drogi wodne i transport morski, porty, połączenia multimodalne i infrastruktura portów lotniczych: Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyrażnej części dotyczącej śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, które poprawiają łączność z kompleksowymi i bazowymi sieciami TEN-T i przyczyniają się do promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej			lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyrażnej części dotyczącej śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych i infrastruktury portów lotniczych, która: - spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, - identyfikuje odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem, budżetem); - działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.		2030 r.); - Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.), który będzie planem inwestycyjnym dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, ale także z innych środków, w tym CEF. Dokument Implementacyjny będzie zawierał wskazane elementy w odniesieniu do inwestycji na drogach wodnych śródlądowych i w transporcie morskim, w tym informację na temat zapewnienia odpowiednich zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	odniesieniu do połączeń intermodalnych (konkursowy tryb wyboru projektów) oraz infrastruktury lotniskowej (interwencja krajowa będzie dotyczyła bezpieczeństwa ruchu lotniczego w TEN-T, a nie budowy/modernizacji infrastruktury lotniskowej).
7.4 Opracowanie inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii. Istnienie	V	Warunek częściowo spełniony	Gotowe są kompleksowe plany określające priorytety dotyczące infrastruktury energetycznej na szczeblu krajowym:	Kryterium częściowo spełnione	Dokumenty zapewniające spełnienie warunku w zakresie infrastruktury gazowej zostały już przyjęte. Jest to Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw. Ustawa	Kryterium czwarte Przyjęcie dokumentu: „Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
kompleksowych planów inwestycji w inteligentną infrastrukturę energetyczną oraz przepisów wpływających na zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw			- zgodnie z art. 22 dyrektywy 2009/72/WE oraz 2009/73/WE, w stosownych przypadkach, oraz - zgodnie z odpowiednimi regionalnymi planami inwestycyjnymi na mocy art. 12 oraz z dziesięcioletnim planem rozwoju sieci na poziomie UE zgodnie z art. 8 ust. 3 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 714/2009 oraz Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2009, oraz - zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 347/2013/UE; Plany zawierają: - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR - działania umożliwiające osiągnięcie celów w zakresie spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska zgodnie z art. 3 ust. 10 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 7 dyrektywy 2009/73/WE, - działania umożliwiające		weszła w życie 11 września 2013 r. Kryterium pierwsze: zgodność z art. 22 Dyrektywy 2009/73/WE Kryterium należy uznać za spełnione ponieważ, art. 22 dotyczy modelu ITO (independent Transmission Operator). W Polsce w odniesieniu do operatorów systemów przesyłowych nie wprowadzono modelu ITO, tylko model rozdziału właścicielskiego (OU-ownership unbundling), a także model ISO (independent system operator). Z uwagi na fakt, iż art. 22 nie dotyczy Polski, samo kryterium ex-ante również nie dotyczy RP. Kryterium drugie: zgodność z art. 12 oraz art. 8 ust. 3 lit. b Rozporządzenia nr 715/2009/WE • art. 12 jest implementowany przez art. 9, ustęp 1, punkt 5, litera c Ustawy Prawo Energetyczne • art. 8 ust. 3 lit. b jest implementowany przez art. 16, ustęp 1, punkt 4 Ustawy Prawo Energetyczne Kryterium trzecie: zgodność z art. 3.4 Rozporządzenia 347/2013/WE Należy zaznaczyć, iż nie minął termin implementacji Rozporządzenia. Niemniej jednak lista PCI została zatwierdzona we wrześniu 2013 r.. Projekty zgłoszone przez Polskę do unijnej listy projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania (PCI) są zgodne z krajowym dokumentem „Plan rozwoju	obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2014-2023” – II. kwartał 2014 roku.

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			lepsze wykorzystanie energii i promowanie efektywności energetycznej zgodnie z art. 3 ust. 11 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 8 dyrektywy 2009/73/WE		zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2014-2023” przedstawionym przez operatora systemu przesyłowego. Kryterium czwarte: W zakresie infrastruktury sieci gazowej kryterium zostanie spełnione po przyjęciu dokumentu: „Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2014-2023”. 1 lipca 2013 operator przedstawił projekt Planu. Zakłada się, że Plan zostanie zatwierdzony w II kwartale 2014 r. W zakresie infrastruktury sieci energii elektrycznej kryterium jest spełnione - operator systemu posiada przyjęty: ”Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na energię elektryczną”. Kryterium piąte: zgodność z art. 3.7 Dyrektywy 2009/73/EC Kryterium w pełni spełnione wraz z wejściem w życie ustaw: Ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o zapasach ropy naftowej, produktów naftowych i gazu ziemnego oraz zasadach postępowania w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa paliwowego państwa i zakłóceń na rynku naftowym, Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 – Prawo energetyczne oraz w szczególności jej nowelizację - Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
					ustaw; Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej; Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu Kryterium szóste: zgodność z art. 3.8 Dyrektywy 2009/73/EC Kryterium w pełni spełnione wraz z wejściem w życie ustaw: Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 – Prawo energetyczne oraz w szczególności jej nowelizację - Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy - Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw; Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o efektywności energetycznej; Ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.	
9.1. Istnienie i realizacja krajowych strategicznych ram polityki na rzecz ograniczania ubóstwa mającej na celu – w świetle wytycznych dotyczących zatrudnienia – aktywne włączenie osób wykluczonych z rynku pracy.	VII	Warunek niespełniony	- Gotowe są krajowe strategiczne ramy polityki na rzecz ograniczania ubóstwa, które mają na celu aktywne włączenie i które: – zapewniają Wystarczające podstawy do opracowywania polityk ograniczania ubóstwa i monitorowania zmian; - zawierają środki pomagające w osiągnięciu krajowego celu		Przyjęcie Krajowego Programu Przeciwdziałania Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu, kompleksowego programu rozwoju stanowiącego dokument uzupełniający Strategię Rozwoju Kapitału Ludzkiego. Harmonogram działań: Przygotowanie wstępnej wersji Programu – II kwartał 2013 r. Konsultacje międzyresortowe i społeczne Programu – II. – IV. kwartał 2013 r. Przewidywany termin przyjęcia	

Warunek	Oś priorytetowa	Spełnienie warunku	Kryteria	Spełnienie kryteriów	Odniesienie	Wyjaśnienie
			dotyczącego walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym (zgodnie z definicją w krajowym programie reform), co obejmuje promowanie możliwości trwałego zatrudnienia wysokiej jakości dla osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym osób ze społeczności marginalizowanych; - angażują w zwalczanie ubóstwa właściwe zainteresowane strony ; - w zależności od rozpoznanych potrzeb – zawierają działania umożliwiające przejście od opieki instytucjonalnej do opieki zapewnianej przez społeczności lokalne. - Na wniosek i w uzasadnionych przypadkach właściwe zainteresowane strony otrzymają wsparcie przy składaniu wniosków dotyczących projektów oraz przy wdrażaniu wybranych projektów i zarządzaniu nimi.		Programu przez Radę Ministrów – I. kwartał 2014 r.	

9.2. Ścieżka dojścia do spełnienia warunków

Warunki tematyczne

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
4.1 Przeprowadzono działania promujące racjonalne kosztowo ulepszenie efektywnego końcowego wykorzystania energii oraz racjonalne kosztowo inwestycje w efektywność energetyczną przy budowaniu lub renowacji budynków	kryterium 1 – Działania służące zapewnieniu wdrożenia minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki energetycznej budynków, zgodnie z art. 3, 4 i 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE.	Kryterium częściowo spełnione. Art. 4 i 5 przedmiotowej dyrektywy zostały wdrożone poprzez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 5 lipca 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2013 r., poz. 926). Rozporządzenie to weszło w życie 1 stycznia 2014 r. Art. 3 przedmiotowej dyrektywy, zostanie wdrożony poprzez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Infrastruktury i Rozwoju) w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, który jest obecnie na etapie uzgodnień międzyresortowych. Opublikowanie ww. aktu przewiduje się w I kwartale 2014 r. a wejście w życie 3 miesiące później.	I/II kwartał 2014	MTBiGM (obecnie MIR)
	kryterium 2 – Działania konieczne do utworzenia systemu certyfikacji w odniesieniu do charakterystyki energetycznej budynków spójnego z art. 11 dyrektywy 2010/31/UE.	Kryterium częściowo spełnione. Kryterium zostanie spełnione poprzez rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministra Infrastruktury i Rozwoju) w sprawie metodologii obliczania charakterystyki energetycznej budynku i lokalu mieszkalnego lub części budynku stanowiącej całość techniczno-użytkową oraz sposobu sporządzania i wzorów świadectw ich charakterystyki energetycznej, który jest obecnie	I/II kwartał 2014	MTBiGM (obecnie MIR)

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
		na etapie uzgodnień międzyresortowych. Opublikowanie ww. aktu przewiduje się w I kwartale 2014 r. a wejście w życie 3 miesiące później.		
4.2 Przeprowadzono działania promujące wysokosprawną kogenerację energii cieplnej i elektrycznej.	kryterium 1 – Działania obejmują: – Wsparcie dla kogeneracji opiera się na popycie na użytkową energię ciepłą i oszczędności energii pierwotnej zgodnie z art. 7 ust. 1 i art. 9 ust. 1 lit. a) i b) dyrektywy 2004/8/WE; państwa członkowskie lub ich właściwe organy oceniły istniejące prawodawstwo i ramy regulacyjne pod kątem procedur udzielania zezwoleń lub innych procedur, aby: (a) zachęcać do projektowania jednostek kogeneracji dla pokrycia ekonomicznie uzasadnionego zapotrzebowania na ciepło użytkowe i unikania produkcji ciepła w ilościach przekraczających zapotrzebowanie na ciepło użytkowe oraz (b) ograniczyć regulacyjne i pozaregulacyjne bariery utrudniające rozwój kogeneracji.	Kryterium częściowo spełnione. Dla spełnienia warunku niezbędne będzie ustanowienie i wdrożenie nowego systemu wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w wysokosprawnej kogeneracji. Projekt nowego systemu wsparcia dla wytwórców energii elektrycznej w technologii wysokosprawnej kogeneracji został zawarty w nowej ustawie Prawo energetyczne wchodzącej w skład tzw. „dużego trójpaku” ustaw energetycznych, będącego aktualnie na etapie prac rządowych. Wejście w życie systemu wsparcia jest uzależnione od notyfikacji pomocy publicznej przez Komisję Europejską.	Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo energetyczne przedłużający mechanizm wsparcia dla kogeneracji jest w trakcie procedury notyfikacyjnej w KE 2014 r.	MG
4.3 Przeprowadzono działania promujące produkcję i dystrybucję odnawialnych źródeł energii	kryterium 1 Gotowe są przejrzyste systemy wsparcia, priorytetowy lub gwarantowany dostęp do sieci oraz pierwszeństwo w dystrybucji, jak również standardowe zasady odnoszące się do ponoszenia i podziału kosztów dostosowań technicznych, które to zasady zostały podane do publicznej wiadomości, zgodnie z art. 14 ust. 1, art. 16 ust. 2 oraz art. 16 ust. 3 dyrektywy 2009/28/WE. Państwo członkowskie przyjęło krajowy plan działania w zakresie energii ze źródeł odnawialnych zgodnie z art. 4 dyrektywy 2009/28/WE.	Kryterium częściowo spełnione <i>Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne</i> , według stanu obowiązującego przed dniem 5 grudnia 2010 r, Krajowy Plan Działań w zakresie energii ze źródeł odnawialnych, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2010, Polityka Energetyczna do 2030 roku, Niezależnie od wdrożenia postanowień dyrektywy 2009/28/WE, aktualnie projektowany jest nowy system wsparcia OZE w Polsce, który zawarty zostanie w dedykowanej ustawie dotyczącej OZE. Niemniej spełnienie powyższego uzależnione jest od określenia przez KE zasad pomocy publicznej	Spełnienie kryterium 1 jest uzależnione od określenia przez KE zasad pomocy publicznej dotyczącej OZE w Wytocznych KE ds. wsparcia pomocy państwa na ochronę środowiska i energetykę na lata 2014-2020	MG

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
		dotyczącej OZE w Wytocznych KE ds. wsparcia pomocy państwa na ochronę środowiska i energetykę na lata 2014-2020		
6.1 Gospodarka wodna	W sektorach wspieranych z EFRR i Funduszu Spójności, państwo członkowskie zapewniło wkład różnych użytkowników wody w zwrot kosztów za usługi wodne w podziale na sektory, zgodnie z art. 9 ust. 1 tiret pierwsze dyrektywy 2000/60/WE, przy uwzględnieniu w stosownych przypadkach skutków społecznych, środowiskowych i gospodarczych zwrotu, jak również warunków geograficznych i klimatycznych dotkniętego regionu lub dotkniętych regionów. Przyjęcie planu gospodarowania wodami w dorzeczu dla obszaru dorzecza spójnego z art. 13 dyrektywy 2000/60/WE.	Kryterium 1: Przyjęcie nowej ustawy <i>Prawo wodne</i>, obejmującej zakresem m.in. zapewnienie komplementarności polityce opłat za wodę z uwzględnieniem zasady „zwrotu kosztów za usługi wodne” Kryterium 2: - zatwierdzenie przez Radę Ministrów ostatecznej wersji Masterplanów dla dorzeczy Wisły i Odry - przyjęcie aktualizacji planów gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy (PGW)	Kryterium 1: IV kwartał 2014 r. Kryterium 2: - Masterplany dla dorzeczy Wisły i Odry – III kwartał 2014 r. - Plany gospodarowania wodami na obszarach dorzeczy – IV kwartał 2015 r.	MŚ
6.2 Gospodarka odpadami	Zgodnie z wymogami art. 11 ust. 5 dyrektywy 2008/98/WE Komisji przekazano sprawozdanie z realizacji dotyczące postępów w osiąganiu celów określonych w art. 11 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie jednego lub kilku planów gospodarki odpadami zgodnie z wymogami art. 28 dyrektywy 2008/98/WE. Istnienie programów zapobiegania powstawaniu odpadów zgodnie z wymogami art. 29 dyrektywy 2008/98/WE. Przyjęto środki niezbędne do osiągnięcia celów na 2020 r. dotyczących przygotowania do ponownego wykorzystania i recyklingu, zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2008/98/WE.	Kryterium 3: Kpgo zawiera część poświęconą zapobieganiu powstawaniu odpadów. Jednak w związku ze stwierdzonymi brakami w wpgo w zakresie zapobiegania powstawaniu odpadów zostanie opracowany, jako odrębny dokument, krajowy program zapobiegania powstawaniu odpadów, obejmujący zarówno działania na poziomie krajowym, jak i województw.	Kryterium 3: I kwartał 2014 r.	MŚ
7.1. Transport	Istnienie kompleksowego planu/planów transportu lub ram w zakresie inwestycji transportowych spełniających wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny	Warunek zostanie spełniony przez Strategię Rozwoju Transportu do roku 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (przyjęta) oraz	Termin przyjęcia przez Radę Ministrów – IV	MTBiGM (obecnie MIR)

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
	oddziaływania na środowisko i określających: wkład w jednolity europejski obszar transportu zgodnie z art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i rady (UE) nr 1315/2013 w tym priorytetów w zakresie inwestycji w: - bazową i kompleksową sieć TEN-T, w których przewiduje się inwestycje w ramach EFRR i Funduszu Spójności; oraz - wtórną łączność; identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR i Funduszu Spójności. działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	przygotowywany Dokument implementacyjny dla SRT. Przygotowanie przez MTBiGM (obecnie: MIR) i przyjęcie Dokumentu Implementacyjnego dla SRT który będzie zawierał wszystkie wskazane w warunku elementy.	kwartał 2014 r.	
7.2. Kolej	Istnienie w określonych powyżej planie/planach lub ramach dotyczących transportu części odnoszącej się do rozwoju kolei, spełniającej wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i identyfikującej odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem); działania mające na celu zapewnienie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Warunek zostanie spełniony przez Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (przyjęta) oraz identyfikację w przygotowywanym Dokumencie Implementacyjnym dla SRT planu inwestycyjnego dla kolejowych przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE, ale także z innych środków, w tym CEF.	Termin przyjęcia przez Radę Ministrów – IV kwartał 2014 r.	MTBiGM (obecnie MIR)
7.3. Inne rodzaje transportu, w tym śródlądowe drogi wodne i transport morski, porty, połączenia multimodalne i infrastruktura portów lotniczych	Istnienie w kompleksowym planie lub kompleksowych planach lub ramach dotyczących transportu wyraźnej części dotyczącej śródlądowych dróg wodnych i transportu morskiego, portów, połączeń multimodalnych oraz infrastruktury portów lotniczych, która: spełnia wymogi prawne dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko; identyfikuje odpowiednią ilość realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów (wraz z harmonogramem i budżetem). działania mające na celu zagwarantowanie zdolności instytucji pośredniczących i beneficjentów do realizacji projektów.	Warunek zostanie spełniony przez Strategię Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (przyjęta) oraz identyfikację w przygotowywanym Dokumencie Implementacyjnym dla SRT planu inwestycyjnego dla przedsięwzięć na śródlądowych drogach wodnych i w transporcie morskim, współfinansowanych ze środków UE, ale także z innych środków, w tym CEF.	Termin przyjęcia przez Radę Ministrów – IV kwartał 2014 r.	MTBiGM (obecnie MIR)

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
7.4 Opracowanie inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu energii. Istnienie kompleksowych planów inwestycji w inteligentną infrastrukturę energetyczną oraz przepisów wpływających na zwiększenie efektywności energetycznej i bezpieczeństwa dostaw	Gotowe są kompleksowe plany określające priorytety dotyczące infrastruktury energetycznej na szczeblu krajowym: - zgodnie z art. 22 dyrektywy 2009/72/WE oraz 2009/73/WE, w stosownych przypadkach, oraz - zgodnie z odpowiednimi regionalnymi planami inwestycyjnymi na mocy art. 12 oraz z dziesięcioletnim planem rozwoju sieci na poziomie UE zgodnie z art. 8 ust. 3 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 714/2009 oraz Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2009, oraz - zgodnie z art. 3 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 347/2013/UE; Plany zawierają: - identyfikację odpowiedniej ilości realistycznych i zaawansowanych w przygotowaniu projektów, które mają być wspierane w ramach EFRR - działania umożliwiające osiągnięcie celów w zakresie spójności społecznej i gospodarczej oraz ochrony środowiska zgodnie z art. 3 ust. 10 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 7 dyrektywy 2009/73/WE, - działania umożliwiające lepsze wykorzystanie energii i promowanie efektywności energetycznej zgodnie z art. 3 ust. 11 dyrektywy 2009/72/WE oraz art. 3 ust. 8 dyrektywy 2009/73/WE.	Kryterium czwarte Kryterium zostanie spełnione po przyjęciu dokumentu: „Plan rozwoju w zakresie zaspokojenia obecnego i przyszłego zapotrzebowania na paliwa gazowe na lata 2014-2023”. 1 lipca 2013 operator przedstawił projekt Planu. Zakłada się, że Plan zostanie zatwierdzony w II. kwartale 2014 r.	Termin: II. kwartał 2014 r.	OGP GAZ-SYSTEM
9.1. Istnienie i realizacja krajowych strategicznych ram polityki na rzecz ograniczania ubóstwa mającej na celu – w świetle wytycznych	• Gotowe są krajowe strategiczne ramy polityki na rzecz ograniczania ubóstwa, które mają na celu aktywne włączenie i które: • zapewniają wystarczające podstawy do opracowywania polityk ograniczania ubóstwa i monitorowania zmian; • zawierają środki pomagające w osiągnięciu krajowego celu dotyczącego walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym (zgodnie z definicją	Przyjęcie Krajowego Programu Przeciwdziałania Ubóstwu i Wykluczeniu Społecznemu, kompleksowego programu rozwoju stanowiącego dokument uzupełniający Strategię Rozwoju Kapitału Ludzkiego. Harmonogram działań: Przygotowanie wstępnej wersji	Przewidywany termin przyjęcia Programu przez Radę Ministrów – I. kwartał 2014 r.	MPiPS

Warunek	Kryteria	Planowane działania	Termin	Podmiot odpowiedzialny
dotyczących zatrudnienia – aktywne włączenie osób wykluczonych z rynku pracy.	w krajowym programie reform), co obejmuje promowanie możliwości trwałego zatrudnienia wysokiej jakości dla osób najbardziej zagrożonych wykluczeniem społecznym, w tym osób ze społeczności marginalizowanych; • angażują w zwalczanie ubóstwa właściwe zainteresowane strony ; • w zależności od rozpoznanych potrzeb – zawierają działania umożliwiające przejście od opieki instytucjonalnej do opieki zapewnianej przez społeczności lokalne. • Na wniosek i w uzasadnionych przypadkach właściwe zainteresowane strony otrzymają wsparcie przy składaniu wniosków dotyczących projektów oraz przy wdrażaniu wybranych projektów i zarządzaniu nimi.	Programu – II kwartał 2013 r. Konsultacje międzyresortowe i społeczne Programu – II – IV. kwartał 2013 r.		

10. ROZWIĄZANIA NA RZECZ EFEKTYWNEJ REALIZACJI PROGRAMU

10.1. Ocena i opis zdolności administracyjnej

Proces tworzenia zdolności administracyjnych jako jednego z kluczowych elementów systemu zarządzania i kontroli PO IS jest podporządkowany skutecznej i efektywnej realizacji zadań określonych w art. 72 rozporządzenia ogólnego.

Wybór instytucji w ramach poszczególnych osi priorytetowych ma na celu zapewnienie następujących elementów:

- opisu funkcji instytucji systemu oraz podział funkcji i kompetencji pomiędzy poszczególnymi instytucjami systemu;
- rozdziału funkcji pomiędzy oraz w ramach poszczególnych instytucji;
- procedur gwarantujących poprawność i prawidłowość deklarowanych wydatków;
- zbudowania informatycznego systemu rozliczeniowego do przechowywania i przekazywania danych finansowych oraz wskaźników dla celów monitorowania i raportowania;
- systemu raportowania i monitorowania, w ramach którego instytucja deleguje swoje kompetencje innej instytucji;
- odpowiedniej procedury dla ścieżki audytu funkcjonowania systemu zarządzania i kontroli;
- zapobiegania, wykrywania i korygowania nieprawidłowości, w tym oszustw oraz odzyskiwania kwot nienależnych łącznie z odsetkami za opóźnione płatności.

Biorąc pod uwagę doświadczenia z realizacji projektów infrastrukturalnych w okresach 2004-2006 i 2007-2013, w tym przede wszystkim wypracowane mechanizmy współpracy z beneficjentami, zachowano z niewielkimi wyjątkami dotychczasowy kształt instytucjonalny systemu zarządzania i kontroli.

Decyzja o utrzymaniu kształtu instytucjonalnego wynika z pozytywnej oceny realizowanych przez te instytucje zadań, zdobytych przez nie doświadczeń i umiejętności, a także z faktu zbudowania przez nie wartościowego potencjału administracyjnego. Dalszy rozwój tego potencjału będzie wspierany w ramach pomocy technicznej, m.in. w celu zapewnienia stabilności zatrudnienia, stałego podnoszenia kwalifikacji kadr i zapewnienia tym samym skutecznego wdrażania programu od samego początku. Ważnym celem tych działań jest również wypracowanie jak najmniej uciążliwych dla beneficjentów procedur postępowania.

Zachowanie dotychczasowego kształtu instytucjonalnego powinno przyczynić się do sprawnego uzyskania desygnacji i jak najszybszego osiągnięcia przez te instytucje oczekiwanego stanu zdolności do realizacji nowych zadań, w szczególności w obszarze rozliczania wydatków. Zmiany systemu instytucjonalnego zostały przeprowadzone w sektorach o relatywnie mniejszej alokacji środków (sektory kultury i zdrowia), ponieważ dotychczasowe doświadczenia nie potwierdziły konieczności utrzymywania trójszczeblowego systemu zarządzania i kontroli.

Przewiduje się również możliwość dokonania dalszych zmian w systemie instytucjonalnym zwiększających jego efektywność.

Ważną zmianą w stosunku do okresu 2007-2013 będzie przejęcie przez Instytucję Zarządzającą funkcji Instytucji Certyfikującej. Oczekiwany rezultatem tej zmiany będą korzyści wynikające z redukcji szczebli systemu zarządzania i kontroli, co powinno skutkować przyspieszeniem procedur certyfikacyjnych, przy jednoczesnej optymalizacji zaangażowanych zasobów.

10.2. Ocena i przedsięwzięcia zmniejszające obciążenia administracyjne

W perspektywie 2007-2013 w ramach przedsięwzięcia pod nazwą „Proste Fundusze” przy Ministrze Rozwoju Regionalnego powołany został 8 sierpnia 2008 r. *Zespół do spraw uproszczeń systemu wykorzystania środków funduszy Unii Europejskiej*, którego zadaniem było badanie indywidualnych i systemowych przypadków nadmiernej komplikacji procedur, w tym kwestii dostępu i rozliczania środków funduszy strukturalnych. Uruchomiono także adres poczty elektronicznej przeznaczony dla zbierania informacji o wszelkich przypadkach nadmiernej komplikacji procedur w instytucjach mających styczność z beneficjentami.

W ramach ww. przedsięwzięcia, jak również na etapie programowania i wdrażania PO IS 2007-2013 podjęto szereg działań korzystnych dla beneficjentów, które przyczyniły się m.in. do:

- uniknięcia odrzucania wniosków o dofinansowanie z czysto technicznych powodów;
- uniknięcia błędów wnioskodawców i ułatwienia wnioskowania o środki;
- przyspieszenia procesu podjęcia decyzji o przyznaniu dofinansowania;
- skrócenia terminu weryfikacji procesu zatwierdzania wniosków o płatność;
- zmniejszenia obciążenia kontrolami.

W ramach PO IS planuje się kontynuację działań mających na celu zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla beneficjentów oraz korzystanie z pozytywnych doświadczeń i rozwiązań wprowadzonych w POIS 2007-2013.

Ze względu na zmieniający się kontekst formalno-prawny oraz nowe rozwiązania proponowane przez regulacje UE, w niektórych obszarach konieczne będą modyfikacje sposobów postępowania w celu ich dostosowania do nowych wymogów. Np. nowy system rozliczeń rocznych między państwem członkowskim a KE niesie ze sobą konieczność prowadzenia różnego typu kontroli na poziomie krajowym na możliwie wczesnych etapach realizacji projektu. Niemniej podczas wprowadzania nowych rozwiązań będzie uwzględniany ich wpływ na obciążenia administracyjne beneficjentów. Nowe działania projektowane będą w taki sposób, by zapewniały zgodność z prawem i skuteczność procedur oraz miały możliwie neutralny wpływ na obciążenia administracyjne beneficjentów.

W zakresie wyboru projektów planuje się kontynuację rozwiązania polegającego na ograniczeniu oceny wniosków o dofinansowanie do kryteriów wyboru projektów przyjętych przez Komitet Monitorujący. Na etapie formułowania kryteriów będą podejmowane działania mające na celu precyzyjne ich sformułowanie, tak by beneficjenci posiadali pełną informację nt. zakresu informacji podlegających ocenie. Ponadto na etapie tworzenia listy załączników do wniosku o dofinansowanie będzie prowadzona analiza, czy są one niezbędne dla przeprowadzenia oceny na podstawie ustalonych kryteriów. Proces oceny przewidywał będzie rozwiązania umożliwiające uniknięcie odrzucenia wniosków z błahych powodów - zostaną one zaprojektowane w taki sposób by umożliwiały elastyczne kształtowanie czasu na poprawę wniosku przez beneficjenta, lecz równocześnie nie powodowały nieuzasadnionego przedłużania procesu oceny dokonywanego przez właściwą instytucję.

W zakresie finansowania projektu planuje się wykorzystanie z rozwiązań wprowadzonych w latach 2007-2013, które dotyczyły m.in.

- wprowadzenia mechanizmu korekt dodatnich;
- wprowadzenia możliwości dokonywania tymczasowych wyłączeń wydatków wątpliwych (w zakresie dopuszczalnym w kontekście nowych regulacji);
- uproszczenia opisów faktur poprzez zmniejszenie ilości podawanych danych;
- uproszczenia części sprawozdawczej we wzorze wniosku o płatność.

W obszarze kontroli Instytucja Zarządzająca dążyła będzie do zwiększenia efektywności procesu kontroli oraz minimalizacji obciążenia beneficjentów kontrolami. Planuje się utrzymanie wymogów nakazujących unikanie podczas przeprowadzania kontroli na miejscu dublowania czynności weryfikacyjnych, które zostały już przeprowadzone w tym samym zakresie na innych etapach weryfikacji projektu m.in. na etapie kontroli wniosków o płatność. W stosunku do obecnej perspektywy planuje się większe wykorzystanie w ramach działań kontrolnych dokumentów w formie elektronicznej, co powinno przyczynić się do zmniejszenia obciążeń administracyjnych beneficjentów podczas prowadzonych kontroli.

Istotnym elementem wpływającym na zmniejszenie obciążeń administracyjnych beneficjentów jest zapewnienie im informacji umożliwiających prawidłowe wywiązywanie się z obowiązków związanych z wnioskowaniem o środki oraz realizacją projektów. Dlatego działania IZ oraz pozostałych instytucji koncentrowały będą się również na ułatwieniu beneficjentom dostępu do kompleksowych informacji nt. poszczególnych etapów korzystania ze środków w ramach PO IŚ. Będą one realizowane m.in. poprzez publikację przez IZ poradników/podręczników, zapewnienie dostępu do aktualnych informacji, w tym z wykorzystaniem komunikacji elektronicznej (portal internetowy).

11. WKŁAD W REALIZACJĘ ZASAD HORYZONTALNYCH

Wdrażanie PO IŚ przebiegać będzie zgodnie z zasadami horyzontalnymi opisanym w sekcji 1.B. Umowy Partnerstwa. W szczególności PO IŚ, ze względu na realizowane cele tematyczne, w sposób bezpośredni przyczynia się do realizacji zasady zrównoważonego rozwoju. Poniżej przedstawione zostały podstawowe informacje o sposobie przestrzegania tej zasady w działaniach programu.

11.1. Promowanie równości szans kobiet i mężczyzn

Zgodnie z Sekcją 1.B. Umowy Partnerstwa.

11.2. Zapobieganie dyskryminacji

Zgodnie z Sekcją 1.B. Umowy Partnerstwa.

11.3. Zrównoważony rozwój

Zgodnie z art. 8 rozporządzenia CPR, cele funduszy objętych zakresem wspólnych ram strategicznych są osiągane w ramach zrównoważonego rozwoju oraz unijnego wsparcia celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego, zgodnie z art. 11 i art. 191 ust. 1 TFUE, z uwzględnieniem zasady „zanieczyszczający płaci”. Z uwagi na kompleksowy charakter, problematyka zrównoważonego rozwoju przykładu duży nacisk na efektywność wykorzystania zasobów, dostosowanie do zmiany klimatu i łagodzenie jej skutków, zwiększenie odporności na klęski żywiołowe, zapobieganie ryzyku i zarządzanie ryzykiem. Jednocześnie, będący komplementarnym do celów środowiskowych, wymiar społeczny zrównoważonego rozwoju zakłada, że istotna jest także poprawa warunków i jakości życia człowieka, jako ostatecznego celu wszystkich zmian, co wiąże się włączeniem w ramy programu również działań w zakresie strategicznej infrastruktury kultury oraz ochrony zdrowia.

W kontekście założeń programu operacyjnego, realizację zasady zrównoważonego rozwoju należy rozpatrywać zarówno na poziomie celów strategicznych wsparcia funduszy UE, jak też na poziomie pojedynczych projektów. W odniesieniu do celów funduszy, interwencja w ramach programu łączy cele gospodarcze ze środowiskowymi w jednym, spójnym nurcie interwencji publicznej. Zgodnie z definicją określoną w Strategii Europa 2020 rozwój zrównoważony oznacza wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Przyjmuje się, że wsparcie infrastruktury rozwoju zrównoważonego w ramach PO IŚ przyniesie znaczący wkład w rozwój gospodarki, która będzie bardziej konkurencyjna, a jednocześnie bardziej zrównoważona w wymiarze ekonomicznym, środowiskowym i przestrzennym.

Dodatkowo mając na względzie ogólny, ramowy charakter PO IŚ bezpośrednią podstawę realizacji działań finansowanych w jego ramach będą w głównej mierze stanowiły odrębne dokumenty strategiczne. W przypadku wszystkich wymienionych w PO IŚ dokumentów strategicznych zostanie zwrócona szczególna uwaga na to, czy zostały poddane przed przyjęciem strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko. Ponadto należy pamiętać, że wnikliwa ocena możliwych do realizacji inwestycji na poziomie ponadsektorowym była również przedmiotem kompleksowej oceny (także w ujęciu przestrzennym), umożliwiającym stwierdzenie ewentualnych oddziaływań i kumulacji

międzysektorowych została także wykonana w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* oraz *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego* (które to dokumenty miały przeprowadzoną strategiczną ocenę).

W odniesieniu do projektów zasada ta obejmuje finansowanie przedsięwzięć minimalizujących wpływ działalności człowieka na środowisko, w tym nakierowanych na spełnienie *acquis* w obszarze środowiska. Realizowane projekty infrastrukturalne, tam gdzie ma to uzasadnienie, będą uwzględniać zasadę „zanieczyszczający płaci”, która jest jednym z horyzontalnych wymogów programu i wskazuje konieczność uwzględnienia kosztów zewnętrznych w całkowitych kosztach inwestycji. Realizacja założeń zrównoważonego rozwoju zgodnie z celami Strategii Europa 2020 oznacza również, że w wymiarze całego programu oraz konkretnych przedsięwzięć będzie uwzględniona problematyka łagodzenia i adaptacji do zmian klimatu. W praktyce polegać to będzie na obowiązku oceny finansowanych przedsięwzięć z punktu widzenia wpływu na zmiany klimatu z uwzględnieniem takich aspektów jak: łagodzenie skutków zmian klimatu, adaptacja do nich oraz zwiększenie odporności realizowanych inwestycji infrastrukturalnych na skutki tych zmian i powiązane z tym zagrożenia klęskami żywiołowymi (zwiększone ryzyko powodziowe, susze, upały, ekstremalne zjawiska powodziowe). Ponadto na poziomie programu operacyjnego, cele związane z dostosowaniem do zmian klimatu i przeciwdziałaniem zmianom klimatu będą ujęte w systemie monitorowania i raportowania wydatków z wykorzystaniem metodyki KE (przy wykorzystaniu systemu kategorii interwencji przygotowywanego oraz systemu Rio markers).

Praktycznym i wymiernym sposobem realizacji zasady zrównoważonego rozwoju w programie operacyjnym będzie także opracowanie obiektywnych, zindywidualizowanych na poziomie poszczególnych osi priorytetowych szczegółowych kryteriów wyboru projektów, które będą zatwierdzane przez Komitet Monitorujący. Przewiduje się, że właściwie dobrane kryteria pozwolą na zapewnienie w przypadku wszystkich przedsięwzięć infrastrukturalnych o charakterze kubaturowym, pełnej zgodności ze stosownymi wymogami środowiskowymi oraz dotyczącymi efektywności energetycznej. Jednocześnie przewiduje się stosowanie rozwiązań promujących efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych i energii, i pozytywny wpływ na ochronę środowiska również tam, gdzie z uwagi na specyfikę projektów, ich stosowanie nie będzie miało charakteru obligatoryjnego.

11.4. Partnerstwo

Zgodnie z Sekcją 1.B. Umowy Partnerstwa.

12. ZAŁĄCZNIKI

12.1. Ramy wykonania

Zgodnie z informacjami, które są zawarte w opisach osi priorytetowych.

12.2. Wykaz dużych projektów⁹⁷

Realizacja poszczególnych projektów będzie uzależniona od spełnienia kryteriów wyboru projektów oraz od dostępności alokacji UE.

1. Sektor transportu⁹⁸

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
PROJEKTY DROGOWE						
1.	S8 Radziejowice – Białystok	2016	2013 (I kw.)	2018 (II kw.)	7.1	III
2.	S7 Gdańsk – Warszawa	2019	2013 (II kw.)	2021 (II kw.)	7.1	III
3.	S7 Warszawa – Kraków	2018	2009 (IV kw.)	2020 (IV kw.)	7.1	III/IV
4.	S5 Poznań – Wrocław	2018	2013 (III kw.)	2020 (I kw.)	7.1	III/IV
5.	S61 Obwodnica Augustowa – gr. państwa ¹⁰¹	2018	2014 (I kw.)	2020 (I kw.)	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
6.	S3 Sulechów – Legnica ¹⁰²	2015	2013 (II kw.)	2017 (III kw.)	7.1/CEF	III/CEF
7.	S6 Słupsk - Gdańsk	2018	2015 (III kw.)	2020 (III kw.)	7.1	III/IV

⁹⁷ Projekt ma charakter „duży” w znaczeniu przepisów rozporządzenia ogólnego.

⁹⁸ Wykaz dla sektora transportu obejmuje ranking projektów wynikający z Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu – oprócz projektów przewidzianych do realizacji w PO IŚ, wskazano także projekty planowane do wdrożenia ze środków CEF.

⁹⁹ Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane.

¹⁰⁰ Planowana data zakończenia robót budowlanych.

¹⁰¹ Inwestycja współfinansowana ze środków CEF.

¹⁰² Inwestycja współfinansowana ze środków FS (PO IŚ) i CEF.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
8.	S51 Olsztyn - Olsztynek	2014	2013 (III kw.)	2016 (IV kw.)	7.2	IV
9.	S17 Warszawa – Lublin	2018	2013 (III kw.)	2020 (II kw.)	7.1	III
10.	S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz	2016	2014 (III kw.)	2018 (I kw.)	7.1	III/IV
11.	S19 Lublin – Rzeszów	2017	2013 (II kw.)	2019 (IV kw.)	7.1	III
12.	S61 Ostrów Mazowiecka – obwodnica Augustowa	2018	2016 (II kw.)	2020	7.1	III
13.	S2 Południowa Obwodnica Warszawy	2017	2013 (IV kw.)	2019 (II kw.)	7.1	III
14.	S7/DK47 Kraków – Rabka	2017	2013 (IV kw.)	2019 (III kw.)	7.1	III/IV
15.	S5 Bydgoszcz – Poznań	2016	2013 (II kw.)	2018 (I kw.)	7.1	III/IV
16.	S6 Szczecin - Koszalin	2016	2014 (II kw.)	2018 (I kw.)	7.1	III/IV
17.	S6 Słupsk – Koszalin	2016	2014 (I kw.)	2018 (I kw.)	7.1	III/IV
18.	S3 Świnoujście - Szczecin	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
19.	S1 Pyrzowice – Bielsko Biała	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
20.	S74 Sulejów – Kielce	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
21.	S12 Radom – Lublin	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
22.	S74 Kielce – Nisko	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
23.	S19 Rzeszów – gr. państwa	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
24.	S19 Białystok – Lublin	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
25.	S69 Bielsko - Biała - gr. państwa ¹⁰³	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
26.	S12 Lublin – Dorohusk	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
27.	S3 Legnica – Lubawka ¹⁰⁴	2018	2014 (II kw.)	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
28.	S19 gr. państwa – Białystok (S8)	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
29.	S10 Toruń - Bydgoszcz	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
30.	S11 Poznań – Kępno	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
31.	S10 Piła – Szczecin	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
32.	S17 Lublin – Hrebenne	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
33.	S14 Zach. Obw. Łodzi (A2-S8)	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
34.	S10 Płońsk – Toruń	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
35.	S11 Piła – Poznań	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
36.	S12 Piotrków Tryb. – Radom	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
37.	S10 Bydgoszcz - Piła	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
38.	S11 Kępno – Katowice	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
39.	S11 Koszalin - Piła	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
40.	S11 Kołobrzeg – Koszalin	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych

¹⁰³ Inwestycja współfinansowana ze środków CEF.

¹⁰⁴ j.w.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
PROJEKTY KOLEJOWE						
44.	Linia Kolejowa C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn - Głogów - Zielona Góra - Rzepin - Szczecin Podjuchy	2016	2015 (IV kw.)	2018	7.1	III
42.	Linia kolejowa E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie ¹⁰⁵	2018	2016 (III kw.)	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
43.	Linia kolejowa E65 Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice (granica państwa) ¹⁰⁶	2019	2017	2021	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
44.	Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa - Kutno	2015	2015	2017	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
45.	Linia kolejowa nr 8, odcinek Warka - Radom (Lot: C, D, E)	2015	2014	2017	7.1	III
46.	Linia kolejowa E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego - Czempin ¹⁰⁷	2017	2014 (II kw.)	2019	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
47.	Linia kolejowa E 75 na odcinku Sadowne - Białystok wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów - Sadowne ¹⁰⁸	2018	2016 (I kw.)	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
48.	Linia kolejowa E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Opole Zachodnie ¹⁰⁹	2016	2016 (I kw.)	2018	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
49.	C28 Linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin	2018	2016	2020	7.1	III
50.	Linia kolejowa E-30 na odcinku Kraków Główny Towarowy - Rudzice wraz z budową torów linii aglomeracyjnej na odcinku	2018	2016	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)

¹⁰⁵ j.w.

¹⁰⁶ j.w.

¹⁰⁷ j.w.

¹⁰⁸ j.w.

¹⁰⁹ j.w.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
	Kraków Główny - Kraków Płaszów – Bieżanów ¹¹⁰					
51.	Linia średnicowa w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia - Warszawa Zachodnia ¹¹¹	2018	2016	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
52.	Linia kolejowa E 30 na odcinku Katowice - Gliwice Łabędy ¹¹²	2015	2016	2017	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
53.	Linia kolejowa nr 138, 161, 180, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Dorota / Chorzów Stary - Mysłowice Brzezinka - Oświęcim	2015	2015 (II kw.)	2017	7.1	III
54.	Poprawa przepustowości linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa Rembertów - Mińsk Mazowiecki	2015	2015	2017	7.1	III
55.	Linia kolejowa nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna - Kielce - Kozłów	2017	2015 (IV kw.)	2019	7.1	III
56.	Linia kolejowa C-E 30 na odcinku Opole Groszowice - Jelcz - Wrocław Brochów ¹¹³	2015	2015 (III kw.)	2017	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
57.	Linia kolejowa C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz - Maksymilianowo ¹¹⁴	2017	2015 (IV kw.)	2019	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
58.	Linia kolejowa nr 140, 148, 157, 159, 173, 689, 691 na odcinku Chybie - Żory - Rybnik - Nędza / Turze	2016	2015 (II kw.)	2018	7.1	III
59.	Linia kolejowa E-59 na odcinku Kędzierzyn Koźle - Chałupki (granica państwa)	2017	2017	2019	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
60.	Linia kolejowa nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk	2018	2016	2020	7.1	III
61.	Linia kolejowa C-E 65 na odcinku Bydgoszcz - Tczew ¹¹⁵	2018	2017	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)

¹¹⁰ j.w.

¹¹¹ j.w.

¹¹² j.w.

¹¹³ j.w.

¹¹⁴ j.w.

¹¹⁵ j.w.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
62.	Linia kolejowa w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15	2018	2016	2020	7.1	III
63.	C-65/2 Linia kolejowa nr 1 na odcinku Częstochowa - Zawiercie	2016	2015 (IV kw.)	2018	7.1	III
64.	Linia obwodowa w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia - Warszawa Gdańska) ¹¹⁶	2016	2016 (I kw.)	2018	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
65.	Linia kolejowa nr 6 na odcinku Białystok - Sokółka - Kuźnica Białostocka (granica państwa)	2015	2015 (IV kw.)	2017	7.1	III
66.	Linia kolejowa nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp. ¹¹⁷	2015	2015	2017	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
67.	Linia kolejowa nr 38 na odcinku Elk - Korsze wraz z elektryfikacją	2017	2017	2019	7.1	III
68.	Linia kolejowa nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów	2017	2017	2019	7.1	III
69.	Linia kolejowa E 20 na odcinku Warszawa - Poznań - pozostałe roboty, odcinek Sochaczew - Swarzędz ¹¹⁸	2018	2015	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
70.	Linia kolejowa nr 15, 16 na odcinku Łódź Kaliska - Zgierz - Kutno	2015	2015 (II kw.)	2017	7.1	III
71.	Linia kolejowa E 20 na odcinku Siedlce - Terespol, etap III - LCS Terespol ¹¹⁹	2016	2016 (I kw.)	2018	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
72.	Linia kolejowa Warszawa Włochy - Grodzisk Mazowiecki (linia nr 447) ¹²⁰	2016	2015 (IV kw.)	2018	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
73.	Linia kolejowa nr 153, 199, 681, 682, 872 na odcinku Toszek Północ - Rudziniec Gliwicki - Stare Koźle	2015	2015 (IV kw.)	2017	7.1	III

¹¹⁶ j.w.

¹¹⁷ j.w.

¹¹⁸ j.w.

¹¹⁹ Inwestycja współfinansowana ze środków CEF (rezerwa).

¹²⁰ Inwestycja współfinansowana ze środków CEF.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
74.	Linia kolejowa C-E 20 na odcinku Swarzędz - Poznań Franowo - Poznań Górczyn ¹²¹	2016	2016 (IV kw.)	2018	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
75.	Linia kolejowa C-E 59 na odcinku Strzelin - Kamieniec Ząbkowicki ¹²²	2018	2018	2020	7.1	III
76.	Linia kolejowa nr 14, 815, 816 na odcinku Ostrów Wlkp. - (Krotoszyn) - Leszno - Głogów wraz z elektryfikacją odcinka Krotoszyn / Durzyn - Leszno - Głogów	2016	2016	2018	7.1	III
77.	Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz	2019	2016	2021	7.1	III
78.	Linia kolejowa nr 13, 513 na odcinku Krusze / Tłuszcz - Pilawa	2016	2016	2018	7.1	III
79.	Linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo - Wierzchucin - Kościerzyna wraz z elektryfikacją	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych
80.	Linia kolejowa nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biała - Zwardoń (granica państwa)	2017	2016	2019	7.1	III
81.	Linia kolejowa C-E 20 na odcinku Skierniewice - Pilawa - Łuków	2018	2017	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
82.	Linia kolejowa nr 281, 766 na odcinku Oleśnica / Łukanów - Krotoszyn - Jarocin - Września - Gniezno	2018	2018	2020	7.1	III
83.	Linia kolejowa nr 18 na odcinku Kutno - Toruń Główny	2018	2017	2020	7.1	III

¹²¹ Inwestycja współfinansowana ze środków CEF (rezerwa).

¹²² Inwestycja współfinansowana ze środków CEF.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
84.	Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice	2018	2016	2020	7.1	III
85.	Linia kolejowa 94 na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim	2017	2017	2019	7.1	III
86.	Linia kolejowa E 75 na odcinku Białystok - Suwałki - Trakiszki (granica państwa) ¹²³	Brak danych	2017	2020	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
87.	Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin-Płock	2016	2017	2018	7.1	III
88.	Linia kolejowa nr 18, 203 na odcinku Bydgoszcz Główna - Piła Główna - Krzyż wraz z elektryfikacją odcinka Piła - Krzyż	2018	2018	2020	7.1	III
89.	Linia kolejowa nr 97, 98, 99 na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane wraz z budową łącznicy w Suchej Beskidzkiej	2018	2017	2020	7.1	III
90.	Linia kolejowa nr 62, 660 na odcinku Tunel - Bukowno - Sosnowiec Płd.	2018	2018	2020	7.1	III
PROJEKTY DOTYCZĄCE TRANSPORTU MORSKIEGO I ŚRÓDLĄDOWEGO						
91.	Modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5m	2019	2017 (IV kw.)	2021 (IV kw.)	7.3	III
92.	Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego	2018	2016 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7.3	III
93.	Modernizacja toru wodnego, rozbudowa nabrzeży oraz poprawa warunków żeglugi w Porcie Wewnętrznym w Gdańsku ¹²⁴	2018	2014 (III kw.)	2020 (IV kw.)	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
94.	Przebudowa infrastruktury dostępu kolejowego do Portu Gdynia ¹²⁵	2018	2018 (I kw.)	2020 (II kw.)	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
95.	Przebudowa wejścia do portu w Elblągu	2018	2016 (III kw.)	2020 (IV kw.)		

¹²³ j.w.

¹²⁴ j.w.

¹²⁵ Kolejowy projekt dostępu (CEF).

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
96.	Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu ¹²⁶	Brak danych	2018 (I kw.)	2020 (I kw.)	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
97.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk ¹²⁷	Brak danych	2018 (I kw.)	2020 (I kw.)	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
98.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrzlewową	2018	2016 (II kw.)	2020 (IV kw.)	7.3	III
99.	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.3	III
100.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.3	III
101.	Remont i modernizacja zabudowy regulacyjnej Odry swobodnie płynącej Etap II i III - odbudowa budowli regulacyjnych – przystosowanie odcinka Odry do III klasy drogi wodnej	2017	2014 (IV kw.)	2019	7.3	III
102.	Modernizacja Kanału Gliwickiego - szlaku żeglownego i jego ubezpieczeń brzegowych	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.3	III
103.	Budowa stopnia wodnego Niepołomice na górnej Wiśle	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.3	III
PROJEKTY HORYZONTALNE I MULTILOKALIZACYJNE						
104.	Wdrożenie systemu ERTMS ¹²⁸	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.1	III
105.	Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami ¹²⁹	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.1	III
106.	Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.1	III

¹²⁶ Kolejowy projekt dostępu (zmiana nazwy projektu i dodanie dostępu do Świnoujścia) – CEF.

¹²⁷ Kolejowy projekt dostępu (nowy projekt do CEF).

¹²⁸ Projekt horyzontalny.

¹²⁹ Kolejowy projekt multilokalizacyjny.

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
	dostosowanie wymagań TSI PRM) ¹³⁰					
107.	Projekt wzmocnienia zasilania trakcyjnego ¹³¹	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.1	III
108.	Poprawa stanu technicznego obiektów inżynierskich ¹³²	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.1	III
109.	Krajowy System Zarządzania Ruchem ¹³³	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Nie dotyczy (CEF)	Nie dotyczy (CEF)
OBWODNICE¹³⁴						
110.	DK15 Budowa obwodnicy Brodnicy	Brak danych	2014	2015	7.2	IV
111.	DK15 Budowa obwodnicy Inowrocławia	Brak danych	2014	2016	7.2	IV
112.	DK8 Budowa obwodnicy Wielunia	Brak danych	2014	2015	7.2	IV
113.	S11 Budowa obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego	Brak danych	2014	2015	7.2	IV
114.	S11 Budowa obwodnicy Jarocina	Brak danych	2014	2015	7.2	IV
115.	DK 50/79 Budowa obwodnicy Góry Kalwarii	Brak danych	2014	2016	7.2	IV
116.	DK16 Budowa obwodnicy Olsztyna	Brak danych	2014	2017	7.2	IV
117.	DK 33/46 Budowa obwodnicy Kłodzka	Brak danych	2014	2018	7.2	IV
118.	DK 46/41 Budowa obwodnicy Nysy	Brak danych	2014	2017	7.2	IV
119.	DK20 Budowa obwodnicy Kościerzyny	Brak danych	2014	2017	7.2	IV
120.	DK28	Brak danych	2015	2018	7.2	IV

¹³⁰ j.w.

¹³¹ j.w.

¹³² j.w.

¹³³ Projekt horyzontalny CEF.

¹³⁴ Projekty dot. budowy obwodnic na drogach krajowych ujęte w projekcie Zał. Nr 6 do PBDK 2011-2015 (uwzględniono również projekty "małe", ale wymagające poddania SOOŚ).

Lp.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał) ⁹⁹	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał) ¹⁰⁰	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
	Budowa obwodnicy Sanoka					
121	DK8 Budowa obwodnicy Bełchatowa	Brak danych	Brak danych	Brak danych	7.2	IV
POZOSTAŁE						
122.	Budowa II linii metra w Warszawie	Brak danych	Brak danych	Brak danych	4.5	III
123.	Projekty dotyczące transportu publicznego w miastach	Brak danych	Brak danych	Brak danych	4.5	III

2. Sektor energetyki

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
1.	Program kompleksowej likwidacji niskiej emisji na terenie konurbacji śląsko-dąbrowskiej (Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach)	2018 (I kw)	2014 (I kw)	2020 (IV kw)	4.3, 4.5, 4.7	I.
2.	Termomodernizacja budynków (łącznie z zastosowaniem OZE w budynkach) (Lasy Państwowe)	2016 (II kw.)	2016	2020	4.3	I.
3.	Kompleksowa termomodernizacja państwowych placówek szkolnictwa artystycznego w Polsce	2016 (I kw)	2016 (I kw)	2020 (IV kw)	4.3	I.
4.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Krajnik – Baczyna wraz z budową/rozbudową/modernizacją stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.1	I.
5.	Budowa linii 400 kV Chełm-Lublin Systemowa wraz z rozbudową stacji w tym	2017-2018	2014	2020	7.5	V.

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
	ciągu liniowym (PSE S.A.)					
6.	Budowa stacji 400/220 kV Podborze wraz z wprowadzeniem linii 220 kV: Kopanina-Liskovec, Bujaków-Liskovec, Bieruń-Komorowice, Czeczott-Moszczenica oraz linii 400 kV Nosovice – Wielopole (PSE S.A.)	2016-2017	2015	2019	7.5	V.
7.	Budowa linii 400 kV Mikułowa-Czarna wraz z budową/modernizacją stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.1	V.
8.	Budowa linii 400 kV Piła Krzewina – Plewiska wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	4.1	I
9.	Budowa dwutorowego ciągu liniowego 400 kV Dunowo – Żydowo Kierzkowo – Piła Krzewina wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	4.1	I
10.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Mikułowa – Świebodzice wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	4.1	I
11.	Budowa linii 2 × 400 + 220 kV Byczyna-Podborze wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2019	2015	2020	7.5	V
12.	Budowa linii 400 kV Czarna-Pasikowice wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2018-2019	2014	2020	7.5	V
13.	Budowa dwutorowej linii 400 kV Ostrołęka – Stanisławów wraz z rozbudową stacji w tym ciągu liniowym (PSE S.A.)	2017-2018	2014	2020	7,5	V
14.	Budowa sieci gazowej Budowa gazociągu Kosakowo - Bydgoszcz o długości 421,9 km. (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)	IV kw. 2016	2015	2020	7.5	V.
15.	Budowa sieci gazowej Budowy gazociągu Kościerzyna - Olsztyn o długości 304,5 km.	IV kw. 2016	2015	2020	7.5	V.

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
	(Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)					
16.	Rozbudowa pojemności magazynowania Rozbudowa istniejącego magazynu PMG Wierzchowice od wielkości 1 200 mln m3 do ok. 2 000 mln m3 pojemności czynnej (przyrost o 800 mln m3)(Operator Systemu Magazynowania Sp. z o.o. / PGNiG S.A.)	2016 (IV kw.)	2015 (III kw)	2020 (IV kw)	7.5	V.
17.	Rozbudowa pojemności magazynowania Rozbudowa magazynu KPMG Mogilno. Zwiększenie pojemności roboczej magazynu od ok. 570 mln m3 do 800 mln m3 (przyrost o 230 mln m3) (Operator Systemu Magazynowania Sp. z o.o. / PGNiG S.A.)	2015 (II kw.)	2014 (II kw)	2020 (IV kw)	7.5	V.
18.	Budowa sieci gazowej Budowa gazociągu podmorskiego Kosakowo – Gdańsk o długości 56,5 km wraz z węzłami gazowymi i punktem przeładunkowym. (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)	2015 (III kw.)	2015	2018	7.5	V.
19.	Budowa i modernizacja sieci gazowej Budowa i modernizacja gazociągu Tworzeń – Łagiewniki na terenie miast Dąbrowa Górnicza, Będzin, Piekary Śląskie, i Bytom o łącznej długości 39,2 km. Budowa dwóch Stacji Redukcyjno Pomiarowych (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.)	2016 (IV kw.)	2015	2018	7.5	V.
20.	Gazociąg Czeszów - Kielczów (GAZ-SYSTEM)	2015 (III kw.)	2013	2017	7.5	V.
21.	Gazociąg Zdzeszowice - Wrocław (GAZ-SYSTEM)	2015 (III kw.)	2012	2018	7.5	V.
22.	Gazociąg Zdzeszowice-Kędzierzyn Koźle-Tworóg Odcinek Zdzeszowice-Kędzierzyn Koźle Odcinek Tworóg-Kędzierzyn Koźle (GAZ-SYSTEM)	2016 (I kw.)	2013	2018	7.5	V.

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
23.	Gazociąg Lwówek-Odolanów (GAZ-SYSTEM)	2015 (II kw.)	2013	2017	7.5	V.
24.	Gazociąg Strachocina-Pogórska Wola (GAZ-SYSTEM)	2014 (IV kw.)	2011	2019	7.5	V.
25.	Gazociąg Pogórska Wola-Tworzeń (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2011	2020 (IV kw)	7.5	V.
26.	Gazociąg Mory-Wola Karczewska-Rembelszczyzna Odcinek Mory-Wola Karczewska L=82 km Odcinek Rembelszczyzna-Mory (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2013	Rembelszczyzna – Mory 2018 Mory – Wola Karczewska 2021	7.5	V.
27.	Gazociąg Tworóg - Tworzeń (GAZ-SYSTEM)	2016 (III kw.)	2013	2018	7.5	V.
28.	Gazociąg Hermanowice – Strachocina (GAZ-SYSTEM S.A.)	2015 (IVkw.)	2011	2017	7.5	V.
29.	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w centralnej Polsce wraz z gazociągiem przyłączeniowym (GAZ-SYSTEM S.A.)	2018 (I kw.)	2014	2020	7.5	V.
30.	Gazociąg Leśniewice - Łódź (GAZ-SYSTEM)	2018 (I kw.)	2013	2019	7.5	V.
31.	Rozszerzenie funkcjonalności terminala LNG w Świnoujściu (Polskie LNG S.A.)	2016 (IV kw.)	2014	2017	7.5	V.

3. Sektor kultury

L.p.	Nazwa projektu	Planowany termin notyfikacji/ przedłożenia w KE wniosku ws. dużego projektu (rok, kwartał)	Planowany termin rozpoczęcia wdrażania (rok, kwartał)	Planowany termin zakończenia wdrażania dużego projektu (rok, kwartał)	Priorytet inwestycyjny	Oś priorytetowa
1.	Budowa nowej siedziby Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie	2016 (I kw.)	2014 (I kw.)	2020 (IV kw.)	6.3	VI.

12.3. Lista partnerów

Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.	
Reprezentanci strony rządowej (ministerstwa i inne instytucje publiczne właściwe ze względu na zakres programu) oraz samorządu terytorialnego, w tym zwłaszcza miast	
1.	Ministerstwo Finansów
2.	Ministerstwo Gospodarki
3.	Ministerstwo Środowiska
4.	Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (obecnie Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju)
5.	Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
6.	Ministerstwo Zdrowia
7.	Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego
8.	Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego
9.	Ministerstwo Sportu i Turystyki
10.	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
11.	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
12.	Pełnomocnik Rządu do Spraw Równego Traktowania
13.	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
14.	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
15.	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, GDDKiA
16.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
17.	Centrum Unijnych Projektów Transportowych
18.	Bank Gospodarstwa Krajowego
19.	Urząd Regulacji Energetyki
20.	Konwent Marszałków Województw RP, Marszałek Województwa Podlaskiego
21.	Fundacja Unia Metropolii Polskich
22.	Związek Miast Polskich
23.	Związek Powiatów Polskich
Odpowiednie krajowe organizacje partnerów społecznych i gospodarczych, w szczególności główne organizacje przemysłowe i sektorowe – krajowe izby handlu i stowarzyszenia biznesu, związane z obszarami finansowania funduszy	
24.	Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Polskich

Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.

25.	Polska Izba Inżynierów Budownictwa
26.	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
27.	Stowarzyszenie Energii Odnawialnej
28.	Stowarzyszenie Polska Grupa Agencji Energetycznych
29.	Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej
30.	Izba Gospodarcza Ciepłownictwo Polskie
31.	Izba Gospodarcza Gazownictwa
32.	Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska
33.	Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A.
34.	Krajowa Rada Gospodarki Wodnej
35.	Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej
36.	Związek Banków Polskich
37.	Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan
38.	Business Centre Club
39.	Komisja Krajowa NSZZ "SOLIDARNOŚĆ"
40.	Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych

Instytucje społeczeństwa obywatelskiego działające w obszarach związanych z planowaną interwencją funduszy oraz odpowiadające za promocję zasad horyzontalnych

41.	Ogólnopolska Federacja Organizacji Pozarządowych
42.	Forum Aktywizacji Obszarów Wiejskich
43.	Stowarzyszenie Ekologicznego Eko – Unia
44.	Stowarzyszenie Gmin Polska Sieć „Energie Cités” (PNEC)
45.	Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki – pełniący funkcję koordynatora Koalicji Klimatycznej
46.	Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM
47.	Spółeczna Rada ds. Rozwoju Gospodarki Niskoemisyjnej
48.	Railway Business Forum
49.	Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe - ITS POLSKA
50.	Towarzystwa Edukacji Antydyskryminacyjnej (TEA)

Organizacje naukowe i eksperckie istotne z punktu widzenia tematyki wsparcia programu

51.	Instytut Chemicznej Przeróbki Węgla
-----	-------------------------------------

Lista Członków Grupy roboczej ds. wsparcia przygotowania programu operacyjnego dotyczącego gospodarki niskoemisyjnej, ochrony środowiska, przeciwdziałania i adaptacji do zmian klimatu, transportu i bezpieczeństwa energetycznego i koordynacji celów tematycznych 4. – 7.

52.	Instytut Badawczy Dróg i Mostów
53.	Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych – Państwowy Instytut Badawczy
54.	Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy
55.	Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy
56.	Instytut Nafty i Gazu
57.	Narodowe Centrum Kultur
58.	Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego - Państwowy Zakład Higieny

12.4. Słowniczek skrótów

AGC	Umowa europejska o głównych międzynarodowych połączeniach sieci kolejowych
AGTC	Umowa europejska o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących
ARE S.A.	Agencja Rynku Energii S.A.
BAT	Najlepsze dostępne techniki [best available techniques]
BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego
BRD	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
B+R	Badania i rozwój
CI	Common Indicators – wspólne wskaźniki dotyczące wsparcia z EFRR zgodnie z listą stanowiącą załącznik do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i celu „Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 1080/2006
CITES	Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem, konwencja waszyngtońska [Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora]
CPR	Rozporządzenie PE i Rady ustanawiające wspólne przepisy dotyczące EFRR, EFS, FS, EFRROW oraz EFMR objętych zakresem WRS (rozporządzenie ogólne)
CSR	Country Specific Recommendations – Zalecenie Rady w sprawie krajowego programu reform Polski z 2013 r.
CT	Cel tematyczny
DG TREN	Dyrekcja Generalna ds. Transportu i Energii
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny
EBOR	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju
EFI	Europejski Fundusz Inwestycyjny
EFR	Europejski Fundusz Rybacki
EFRR	Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EFRROW	Europejski Fundusz Rolny Rozwoju Obszarów Wiejskich
EFS	Europejski Fundusz Społeczny
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
FS	Fundusz Spójności
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
GUS	Główny Urząd Statystyczny

IA	Instytucja Audytowa
IC	Instytucja certyfikująca
ICT	Technologie informacyjne i komunikacyjne [information and communication technologies]
IP	Instytucja pośrednicząca
ISPA	Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej [Instrument for Structural Policies for Pre-Accession]
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
IUCN	Światowa Unia Ochrony Przyrody [World Conservation Union]
IZ	Instytucja zarządzająca
IST	Inteligentne Systemy Transportowe
JST	Jednostki samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KGPSP	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej
KM	Komitet Monitorujący
KOBiZE	Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami
KPGO	Krajowy plan gospodarki odpadami
KPOŚK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
KPR	Krajowy Program Reform
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
kV	kilowolt
KSE	Krajowy System Elektroenergetyczny
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MEGA	Metropolitan European Growth Areas
LNG	skroplony gaz ziemny [liquefied natural gas]
MG	Ministerstwo Gospodarki
MIR	Ministerstwo obsługujące ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego
MSP	Małe i średnie przedsiębiorstwa
MŚ	Ministerstwo Środowiska
MW	Megawat
MWh	Megawatogodzina
MZ	Ministerstwo Zdrowia
NFOŚiGW	Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
NUTS	Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych

ODW	Odrzańska Droga Wodna
OECD	Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OOŚ	Ocena oddziaływania na środowisko
OSD	Operator Systemu Dystrybucyjnego
OSI	Obszar Strategicznej Interwencji Państwa
OSP	Operator Systemu Przesyłowego
OZE	Odnawialne źródła energii
PAN	Polska Akademia Nauk
paskm	Pasażerokilometr
pax	Pasażer – osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego w momencie wykonywania przez ten statek operacji startu lub lądowania, nie będąca członkiem jego załogi
PGNiG S.A.	Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo S.A.
PHARE	Poland and Hungary: Assistance for Restructuring their Economies
PI	Priorytet Inwestycyjny
PKB	Produkt krajowy brutto
PKP PLK.S.A	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PMŚ	Państwowy Monitoring Środowiska
PO	Program Operacyjny
PO IŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
PPP	Partnerstwo Publiczno – Prywatne
Project pipeline	Lista kluczowych inwestycji planowanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020
PROW	Program Rozwoju Obszarów Wiejskich
PSN	Parytet siły nabywczej
PZH	Państwowy Zakład Higieny
RDW	Ramowa Dyrektywa Wodna
RIS	System Informacji Rzecznej
RLM	Równoważna liczba mieszkańców
RPO	Regionalne programy operacyjne
RZGW	Regionalne zarządy gospodarki wodnej
SGT	System Gazociągów Tranzytowych
SL 2014-2020 (SL 2014)	Centralny system informatyczny wspierający wdrażanie funduszy europejskich w latach 2014-2020 oraz inne systemy będące jego elementami
SPOT	Sektorowy Program Operacyjny Transport

SSP	Spółki specjalnego przeznaczenia
SUE RMB	Strategia UE dla Regionu Morza Bałtyckiego
SSRK	Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju
TEN-E	Transeuropejska sieć energetyczna
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa
tkm	Tonokilometr
toe	Tona ekwiwalentu ropy [ton of oil equivalent]
UCTE	Unia ds. Koordynacji Przesyłu Elektryczności w Europie [Union for the Coordination of Transmission of Electricity]
UD	Umowa o dofinansowanie
UE-27	27 państw członkowskich Unii Europejskiej
UE	Unia Europejska
UOKiK	Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
UTK	Urząd Transportu Kolejowego
WFOŚiGW	Wojewódzki fundusz ochrony środowiska i gospodarki wodnej
WHO	Światowa Organizacja Zdrowia
WMDT	Wskaźnik Międzygałęziowej Dostępności Transportowej
WPGO	Wojewódzki plan gospodarki odpadami
WRS	Wspólne Ramy Strategiczne
Wskaźniki typu „output”	Główne wskaźniki produktu i rezultatu bezpośredniego
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZOZ	Zakład opieki zdrowotnej